N° 140

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE OUVERTE LE 28 AVRIL 1959

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 juillet 1959.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1) *sur le* **projet de loi de programme,** ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, *relatif à l'***équipement économique général.**

Par M. Marcel PELLENC,

Rapporteur général,

Sénateur.

Rapporteurs spéciaux :

Energie électrique..... M. Gustave ALRIC.
S. N. C. F...... M. Antoine COURRIERE.
Travaux publics..... M. Roger LACHEVRE.
Aviation civile..... M. Yvon COUDE DU FORESTO.
Télécommunications ..... M. Bernard CHOCHOY.

(1) *Cette Commission est composée de :* MM. Alex Roubert, *président ;* Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, *vice-présidents ;* Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, *secrétaires ;* Marcel Pellenc, *rapporteur général ;* André Armengaud, Fernand Auberger, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, André Boutemy, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Henri Longchambon, Jean-Marie Louvel, Georges Marie-Anne, André Maroselli, Georges Marrane, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Edouard Soldani, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1re législ.) : **55, 160. 129 et in-8° 21.**

Sénat : 126 (1958-1959).

francs

SOMMAIRE

Pages.

Exposé général (Rapporteur général : M. Pellenc) 5

I. — Considérations générales sur la situation économique et financière 10

II. — Considérations générales sur les objectifs et les voies et moyens d'une véritable politique économique 16

III. — Considérations générales sur le projet de loi 23

IV. — Conclusions 32

Energie électrique (Rapporteur spécial : M. Alric) 37

I. — Les prévisions du troisième plan en matière d'énergie électrique 40

II. — Les objectifs de la loi de programme 43

III. — L'analyse de la loi de programme 45

IV. — Le financement de la loi de programme 52

V. — Observations de la Commission 53

VI. — Conclusions 57

S. N. C. F. (Rapporteur spécial : M. Courrière) 59

I. — La situation actuelle des chemins de fer français 62

II. — Le troisième plan de modernisation et d'équipement 63

III. — La réalisation du plan en 1958 et 1959 66

IV. — Le projet de loi de programme 66

V. — Le financement de la loi de programme 71

VI. — Conclusions 73

Travaux publics (Rapporteur spécial : M. Lachèvre) 75

Ports maritimes 79

I. — La situation actuelle des ports maritimes 79

II. — Les ports maritimes et le troisième plan 79

III. — Les opérations engagées en 1958 et 1959 81

IV. — La loi de programme 82

V. — Conclusions 86

Voies navigables 87

I. — La situation actuelle du réseau français de voies navigables. 87

II. — Le troisième plan 87

III. — Les opérations réalisées en 1958 et à réaliser en 1959 88

IV. — La loi de programme 89

V. — Conclusions 94

Pages.

Aviation civile (Rapporteur spécial : M. Coudé du Foresto) 95

I. — Le caractère fragmentaire de la loi de programme 97

II. — Les prévisions du troisième plan concernant l'aviation civile et commerciale 99

III. — Examen des opérations prévues par la loi de programme 100

IV. — Les lacunes de la loi de programme 104

V. — Les observations de la Commission des finances 107

Annexe. — Détail des opérations inscrites au projet de loi de programme 109

Télécommunications (Rapporteur spécial : M. Chochoy) 117

I. — Le financement de la loi de programme 120

II. — La situation actuelle des télécommunications en France 121

III. — Les prévisions du troisième plan dans le domaine des télécommunications 123

IV. — Le projet de loi de programme 124

V. — L'automatique rural 129

VI. — Conclusions 132

Annexe. — Questions posées au Ministre 133

*
* *

Amendements proposés par la Commission 146

Projet de loi 147

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Rapporteur général : M. Marcel PELLENC.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi de programme relatif à l'équipement économique général peut faire naître à l'esprit, en raison de son titre, l'idée qu'il correspond à un ensemble de travaux ou d'opérations destinés à permettre le développement méthodique d'une politique économique aux contours nettements définis et aux objectifs préalablement fixés.

La réalité est quelque peu différente.

Le texte qui nous est soumis a, en effet, une portée beaucoup plus limitée — non pas seulement, comme nous avons eu l'occasion de le dire à propos de la discussion de la première des lois de programme concernant l'équipement sanitaire, parce qu'il ne correspond qu'à une approbation d'intentions gouvernementales, qui ne doivent se matérialiser que dans les lois de finances ultérieures — mais également — et on s'en aperçoit après avoir examiné aussi bien l'exposé des motifs que le dispositif de ce projet — parce que les intentions gouvernementales en matière d'équipement économique ne s'y trouvent exprimées que de manière très partielle, pour les seuls secteurs de l'énergie, des transports et des télécommunications.

Encore faut-il relever que dans les deux premiers secteurs, celui de l'énergie et celui des transports, le projet correspond lui-même à un choix également fragmentaire parmi les diverses activités que ces secteurs englobent et qu'enfin, même pour les activités auxquelles ce choix s'adresse, ce dernier ne vise que quelques domaines particuliers relevant de ces activités.

C'est ainsi, par exemple, qu'en matière d'énergie, le projet de loi comporte des dispositions relatives à certains travaux concernant la production d'énergie électrique, sans nous renseigner, fût-ce par quelques commentaires succincts, sur la conception d'ensemble des pouvoirs publics concernant notre politique énergétique, donc sans qu'il nous soit possible d'apprécier les conséquences qui doivent normalement en résulter, aussi bien en ce qui concerne la politique du charbon que celle des hydrocarbures

De même, en matière de transports, on ne peut se faire aucune idée précise sur les intentions gouvernementales concernant sa politique de la route — qui est cependant un élément important dans l'équipement du Pays — la S. N. C. F. étant seule visée dans le projet en cause et encore, pour ce qui la concerne, seuls les problèmes de la construction des wagons et de l'électrification sont-ils abordés.

Il semble donc, comme l'a fait fort justement remarquer notre collègue M. Julien Brunhes, que ce projet de loi soit beaucoup plus inspiré par la préoccupation de garantir à un certain nombre d'entreprises industrielles un plan de charge destiné à leur éviter certains à-coups susceptibles de les conduire notamment à des délestages de personnel, que celle de pourvoir d'une manière équilibrée au développement de l'activité économique du Pays. Ce sont là deux soucis différents, et si le premier d'entre eux peut apparaître parfaitement légitime, il ne faut pas cependant que les dispositions fragmentaires envisagées pour y satisfaire risquent de donner la fausse impression qu'elles correspondent à un plan d'équipement mis au service d'une politique de redressement économique qui, en réalité, reste encore à définir et à exposer au Parlement.

C'est pour éviter cette confusion — nous allions dire cette équivoque — que votre Commission des finances vous proposera, dans un amendement, de modifier l'intitulé de la loi afin de lui donner sa véritable portée et son exacte définition.

Cette modification de l'intitulé de la loi tendra également à faire disparaître une seconde équivoque touchant l'inscription dans les prochains budgets des crédits qui y sont prévus, en établissant nettement la distinction entre ceux qui correspondent à des investissements immédiatement productifs, et ceux qui, étant destinés à poursuivre une expérimentation de longue haleine dans le domaine atomique, présentent un tout autre caractère du point de vue de leur rendement économique immédiat.

Ces observations, ainsi que celles que nous avons été amenés à effectuer, d'une manière plus générale encore, à l'occasion de l'examen de la première des quatre lois de programme soumises au Parlement, montrent bien que, lorsque aura été épuisée la série de ces lois de programme, nous n'aurons pas, pour autant, une vue globale et précise de ce qu'est la politique économique du Gouverne-

ment, notamment quant à ses objectifs et aux moyens qu'il compte mettre en œuvre pour les atteindre.

Votre Commission des finances a pensé qu'en l'absence d'un débat général — que, dans les six mois écoulés depuis la prise de fonctions du nouveau Gouvernement, on aurait bien pu consacrer, semble-t-il, à des questions qui dominent toute notre vie nationale — elle se devait, à l'occasion de cette loi et avant d'aborder l'examen de ses dispositions, de faire le point en ce qui concerne la situation actuelle, mais surtout de faire prendre conscience aux pouvoirs publics et à l'opinion de la nature et de l'ampleur des problèmes qui vont se poser avec acuité dans un proche avenir — dès l'exercice 1960 et peut-être même avant la fin de l'année — problèmes auxquels Gouvernement et Parlement devront trouver une solution, faute de quoi les événements se chargeront bien de nous l'imposer.

I. — Considérations générales sur la situation économique et financière.

Le Gouvernement a pris, à la fin de l'année dernière, un ensemble de mesures commandées par l'urgence, mais puisées d'ailleurs dans le même arsenal thérapeutique des « premiers secours », auquel se sont adressés nombre de Gouvernements précédents : dévaluation, impôts supplémentaires, transferts de charges budgétaires sur d'autres secteurs de l'économie, notamment. Administrée à la dose renforcée qu'autorisait la confiance mise par le Pays dans l'homme qui assurait désormais la conduite de ses destinées, servie par un climat psychologique nouveau tant sur le plan intérieur que sur le plan extérieur, cette médecine d'urgence, quoique particulièrement sévère, a été assez bien tolérée et a indiscutablement fourni sur le plan des finances publiques et de la stabilisation de la monnaie des résultats jusqu'à présent heureux. Votre Rapporteur général en a dressé un premier bilan à l'occasion de l'exposé introductif à la première des lois de programme que nous avons votée (1).

Ce bilan peut être complété par les dernières statistiques connues.

A. — Sur le plan extérieur

1° *La balance de notre commerce avec l'étranger*, qui avait fini par s'équilibrer s'est encore améliorée, puisqu'en mai elle est *devenue créditrice de 13,5 milliards de francs.*

a) Les *importations* se sont élevées à 143,7 milliards de francs. Sans doute accusent-elles, par rapport au mois d'avril, une baisse de 14 % en valeur et de 5 % en quantité, mais il s'agit d'un fléchissement relatif : en effet, le nombre des jours ouvrables de mai a été de 21 contre 26 en avril, de telle sorte que le montant des importations par jour ouvrable a en réalité augmenté de 6,4 milliards à 6,9 milliards. Notons de fortes importations de métaux précieux (argent) destinés à la confection des nouvelles monnaies françaises.

(1) Documents parlementaires, Sénat n° 60, 2 juin 1959.

b) Les *exportations* se sont chiffrées à 157,2 milliards de francs, en baisse de seulement 1 % par rapport à avril : elles sont passées, par jour ouvrable, de 6,1 milliards à 7,5 milliards, ce qui est un progrès substantiel. La progression est particulièrement sensible sur les produits pétroliers et surtout sur le matériel de transport : les ventes d'automobiles aux Etats-Unis ont été supérieures d'un tiers à celles du mois d'avril ; nous avons livré un pétrolier de 3 milliards à la Grande-Bretagne, deux « Caravelle » à la Suède et une locomotive électrique à l'U. R. S. S.

En juin, selon des chiffres qui ne sont encore que provisoires, le solde créditeur de la balance commerciale serait de 11 milliards, les importations s'étant élevées à 165 milliards (soit 21 milliards de plus qu'en mai 1959 et 14 milliards de plus qu'en juin 1958), les exportations atteignant le chiffre record de 176 milliards (soit 19 milliards de plus qu'en mai 1959 et 61 milliards de plus qu'en juin 1958).

On peut donc dire qu'en matière de commerce extérieur, et sans pour autant minimiser l'effort de nos exportateurs, la dévaluation a été déterminante du fait de son ampleur, et la rapidité avec laquelle elle a fait sentir ses effets a été une heureuse surprise.

2° *Nos réserves de change* doivent désormais faire l'objet d'une publication mensuelle de la part du Ministère des Finances. Le premier bilan officiel a paru et a été établi à la date du 30 juin dernier.

Les réserves publiques en or et devises, évaluées en dollars des Etats-Unis, s'élèveraient à *1.633,8 millions de dollars* après règlement des échéances du 30 juin et 1er juillet 1959 de la dette publique extérieure (66 millions de dollars).

Ces 1.633,8 millions de dollars, qui correspondent à *806,6 milliards de francs* se décomposeraient de la manière suivante :

	En millions de dollars.
— encaisse-or de la Banque de France	589,4
— disponibilités à vue à l'étranger de la Banque de France	342,6
— avoirs, en or et devises convertibles, du Fonds de stabilisation des changes	701,8

B. — Sur le plan intérieur

1° *L'indice de la production industrielle* enregistre en mai des signes d'une certaine reprise qui apparaît à la lecture du tableau ci-après :

	Indice.	Variation par rapport à l'année précédente.
Décembre 1958	159	— 3,6 %
Janvier 1959	156	— 2,5 %
Février 1959	161	— 1,8 %
Mars 1959	158	— 2,5 %
Avril 1959	165	— 0,6 %
Mai 1959	171	+ 1,7 %

Reprise timide encore si l'on se souvient que la progression de la production des cinq premiers mois de l'année 1958 était de 10 % par rapport à celle de la période correspondante de 1957.

Les améliorations les plus sensibles concernent le secteur de la métallurgie. D'avril à mai, l'extraction des minerais métalliques à progressé de 3 %, la production des métaux de 5 % et leur transformation de 7 %. L'accroissement de la demande étrangère explique en partie ce phénomène, de même que l'accroissement de la demande intérieure de biens de consommation durables, textiles et appareils ménagers notamment. Les achats, un moment différés lors de la récession, reprennent quelque peu avec la croyance en la stabilité de la monnaie ; d'autre part, le desserrement du crédit et certains allègements de la taxe à la valeur ajoutée commencent à faire sentir leurs effets.

Cette reprise sera-t-elle durable ? Ce n'est qu'au retour des vacances que l'on pourra conclure définitivement. Quelques points noirs cependant pour cette date : les carnets de commande de l'industrie automobile, activité pilote, sont particulièrement légers ; le « rendez-vous » d'automne risque de bouleverser le palier actuel des salaires et des prix.

2° *Les statistiques de l'emploi* font apparaître de légers progrès.

Si le nombre des offres d'emploi non satisfaites n'a pas varié d'avril à mai (*19.300*), celui des demandes d'emploi non satisfaites est en légère baisse : *136.200* contre 150.000, de même que celui des chômeurs secourus : *39.600* contre 42.500.

En mai 1958, les statistiques donnaient pour les offres d'emploi : 36.000 ; pour les demandes : 84.400 ; pour les chômeurs : 18.200. Bien que la production soit en légère hausse d'une année sur l'autre, cette hausse n'a pas réussi à faire disparaître le chômage — c'est dire qu'un regain d'activité commence par se traduire par un allongement de la durée du travail et par une amélioration de la productivité avant de provoquer un mouvement d'embauche.

3° En mai et juin, les *prix* ont évolué de la manière suivante :

a) *L'indice des prix de gros* a d'abord accusé, en mai, une hausse de 0,9 % (174,4 contre 172,9 en avril) : la baisse régulièrement constatée depuis janvier a semblé prendre fin.

L'analyse de cet indice montre que les prix des produits industriels ont monté régulièrement d'un point par mois depuis février. Toutefois, en juin, on a enregistré une baisse de 1,6 % *déterminée par une nouvelle chute des prix agricoles de 3,4 %* — ce qui prouve que le monde rural a supporté une très large part des sacrifices demandés par la stabilisation — et par une baisse de 2,3 % des produits importés. L'indice de juin est : 171,5 ;

b) *L'indice d'ensemble des prix de détail dans l'agglomération parisienne, communément appelé indice des 250 articles* a accusé en mai une baisse de 0,6 % par rapport à avril (124,6 contre 125,4) : les prix de détail étaient donc en baisse depuis février, soit avec un décalage d'un mois par rapport aux prix de gros. Toutefois, avec 124,9 en juin cet indice a inversé son évolution, comme l'a fait le mois précédent l'*indice des 179 articles*, sur lequel est indexé le salaire minimum interprofessionnel garanti (S. M. I. G.) : ce dernier a accusé une hausse légère de mai sur avril : 118,31 contre 118,03 et, selon des renseignements officieux, risque d'atteindre 118,4 en juin.

La sécheresse persistante qui compromet la pousse des légumes, les hausses de loyers de juillet, dont l'incidence sur l'indice est de 3/10 de point, ne manqueront pas d'accentuer cette hausse. Or, rappelons que c'est à partir du point 119,27 que doit jouer la clause d'échelle mobile pour la fixation du S M. I. G.

*
* *

Examinés globalement, ces résultats sont fort honorables si l'on veut bien se souvenir de la situation critique de nos finances et de notre économie dans les derniers mois de la IVe République.

La médication d'urgence était sans doute nécessaire ; elle a marqué un coup d'arrêt, faisant tomber la fièvre inflationniste qui n'avait jamais abandonné depuis plus de dix ans, sauf de courtes rémissions, notre organisme économique et qui le minait lentement.

Mais une médication d'urgence, de même qu'un comprimé antipyrétique, n'a jamais constitué en soi un véritable traitement. Les résultats quelle apporte, quelque spectaculaires qu'ils soient parfois, peuvent donner l'apparence d'un retour à la santé, sans constituer pour autant un rétablissement durable, que seul peut procurer un traitement de fond approprié.

C'est ce traitement de fond qu'il est maintenant urgent d'entreprendre et ce dernier ne peut plus être essentiellement axé sur des budgets, sur des comptes ou sur les chiffres qui les caractérisent. Ces chiffres ne sont normalement que l'expression de la seule réalité vivante qui fait la prospérité ou la faiblesse d'une nation et qui est la vigueur ou la faiblesse de son économie.

C'est donc à l'économie du Pays elle-même que soins et traitement doivent désormais s'adresser, à une économie qui, indépendamment de ses faiblesses organiques anciennes, vient d'être, de surcroît, dangereusement anémiée par le *remède de cheval* qu'on lui a administré.

Il ne faut pas oublier qu'il ne peut y avoir de finances prospères dans une économie qui s'étiole ou qui végète. La solidité de la monnaie, la stabilité de l'étalon monétaire — le franc — qui n'est qu'un instrument de mesure, ne peuvent être préservés pour l'avenir que par une activité économique qui ne connaisse point de défaillance et progresse au rythme que commandent à la fois l'accroissement des besoins intérieurs et le développement des échanges internationaux.

Cette stabilité ne peut résulter de façon durable de la simple modification des institutions qui nous régissent, du rétablissement d'un bon climat psychologique, même assorti de décisions audacieuses prises par voie d'autorité ; elle n'est, à terme, que la conséquence de la vigueur et de l'activité de l'appareil productif d'un pays.

Le franc est en réalité l'enjeu d'un combat de tous les jours ; il faut savoir le mériter.

Or, ce traitement de fond de notre économie, ces prescriptions nouvelles qu'il nous faut maintenant définir pour la revigorer, la *mettre en condition* afin de lui permettre d'accomplir les tâches qu'elle doit affronter, l'inventaire de ces tâches, l'évaluation des moyens à mettre en œuvre pour qu'elle puisse y pourvoir, c'est tout cela qu'implique la définition d'une politique économique, dont il est grand temps de se préoccuper.

II. — Considérations générales sur les objectifs et les voies et moyens d'une véritable politique économique.

La détermination des tâches et des moyens est évidemment du ressort du Gouvernement, et sans doute s'en préoccupe-t-il d'une manière effective de son côté, bien qu'aucun indice — et surtout pas les lois de programme qui nous ont été soumises — permette de le penser.

Quoi qu'il en soit, votre Commission des finances s'en est soucié et elle a pensé, en particulier, qu'elle pourrait apporter aux pouvoirs publics une contribution utile en effectuant l'inventaire, même sommaire, des charges et obligations auxquelles devra faire face, dans un très proche avenir, le Pays, et en leur soumettant quelques suggestions touchant une politique qui permettrait de les honorer.

Cela fera peut-être sortir un peu brutalement de l'euphorie dans laquelle ils se sont complus jusqu'ici, certains de nos concitoyens, et même de nos dirigeants, parfois trop enclins à penser qu'avec la réforme des institutions, un climat psychologique rénové et un plan d'experts rigoureusement appliqué, tout était terminé.

Mais cela ne peut qu'être finalement profitable aux uns comme aux autres, car à côté de ce qui a été fait — à quoi nous avons rendu objectivement hommage — ils pourront prendre une conscience exacte par des chiffres et non par des discours de ce qu'il reste à faire. Et tous ceux qui ont une part de responsabilité dans la conduite des affaires du Pays ressentiront ainsi la nécessité de conjuguer leurs efforts pour y procéder.

*
* *

Restons, pour l'instant, dans l'optique essentiellement financière qui, depuis l'avènement du « plan des experts », semble avoir présidé aux mesures de redressement auxquelles on s'est arrêté, sans tenir peut-être un compte suffisant des réalités humaines, qu'on ne peut ignorer longtemps sans risquer de laisser se dégrader le climat social qui, lui aussi, est un facteur déterminant de redressement.

Nous remarquons, tout d'abord, pour nous en tenir aux chiffres, que nous continuons à être handicapés — et cela on semble parfois l'oublier — par le passif accumulé au cours de plus de dix années de dérèglements, passif qu'il va falloir maintenant apurer.

Nous avons en particulier une dette extérieure de 1.848 milliards de francs, dont nous devons continuer certes à payer les intérêts, mais dont rien que pour les deux prochaines années, nous devons rembourser — ce n'est un secret pour personne — 500 milliards, moitié au début de 1960 et autant au début de 1961.

Nous avons, d'autre part, un endettement public intérieur de plus de 11.800 milliards, correspondant aux dettes cumulées de toutes les activités administratives, industrielles et sociales de l'Etat. La moitié, il est vrai, représente des investissements productifs et nous n'avons pas à nous en préoccuper ; mais l'autre moitié pèse lourdement sur nos finances, et il va falloir progressivement la rembourser.

Cela, c'est l'héritage du passé.

Mais indépendamment des soucis financiers intéressant notre vie courante, nous allons avoir maintenant à compter avec les charges nouvelles que nous avons contractées et les obligations que nous ne pourrons éluder.

Il nous faudra d'abord accomplir pour l'Algérie l'effort qui lui a été promis dans le « discours de Constantine », en dehors des quelque 700 milliards annuels que nous coûtent les opérations militaires, dont on ne sait hélas! quand elles seront terminées.

Ce « plan de Constantine » représente en moyenne 500 milliards par an pendant 5 ans, l'Etat y contribuant pour son compte à concurrence de 120 à 160 milliards, comme nous l'avons montré dans un rapport précédemment distribué aux membres de notre Assemblée (1).

Mais le même problème va maintenant se poser chez nous, dans la métropole. Il va falloir également fournir des débouchés, des outils de travail et des logements à notre jeunesse qui, au rythme de 250.000 jeunes gens supplémentaires par an, va, après une scolarisation qui s'est déjà avérée difficile, arriver maintenant à l'âge adulte ; cela nécessite en leur faveur un effort annuel qu'en restant très modeste on peut encore chiffrer à un minimum de 250 à 300 milliards.

---

(1) Documents parlementaires, Sénat n° 101, 17 juin 1959.

Et nous n'avons pas parlé encore, à l'heure où nous sommes entrés de plain-pied dans le Marché Commun, de ce que coûtera le développement nécessaire de notre effort d'investissement public, qui, malgré l'apparence des chiffres, ne marque en 1959 qu'une augmentation, en valeur d'utilisation, de 12 % par rapport à 1958, année où il a été à peu près entièrement arrêté. Nous n'avons donc pas repris en 1959 un rythme permettant de rattraper le retard, même dans les secteurs privilégiés auxquels cet effort a été consacré. Que dire alors de celui qu'il faudra accomplir dans les secteurs — tel le secteur agricole — où cet effort a été, durant des années, insuffisamment soutenu, avant d'être finalement à peu près complètement stoppé !

Et nous n'avons pas parlé non plus, si minime qu'il soit au cours des premières années, de l'effort supplémentaire qu'il nous faudra accomplir pour aider à l'équipement des territoires de la Communauté.

Enfin, croit-on qu'une amélioration des conditions de vie de certaines catégories de salariés — mis à la « *diète* » depuis plus d'une année — puisse être indéfiniment retardée ? Et la traduction dans les Comptes de la Nation de cette amélioration des rémunérations, selon son importance et les catégories auxquelles elle sera étendue, ne va-t-elle pas se chiffrer par quelques dizaines ou quelques centaines de milliards supplémentaires qu'il faudra bien au total leur distribuer ?

Aussi, si l'on récapitule le montant des seules charges supplémentaires que nous avons énumérées, on aboutit à un chiffre de l'ordre de 1.500 milliards par an, et il y a grand risque que ce chiffre soit dépassé.

Ces 1.500 milliards ne constituent pas tous, évidemment, des dépenses budgétaires, mais ils représentent, dans leur ensemble, le revenu supplémentaire que la Nation devra se procurer par le développement de son activité productrice.

Ces 1.500 milliards de charges supplémentaires, de dépenses qu'il nous faudra effectuer, s'inscrivent en effet dans la comptabilité nationale à la colonne du passif.

Il faut qu'ils soient équilibrés par un supplément de notre production nationale, qui, évaluée aux prix du marché actuel, correspond dans la colonne de l'actif à une augmentation du produit national de même importance.

Faute de quoi, l'affectation ou la distribution des sommes correspondantes n'aura aucune contre-partie permettant de les honorer et *nous retomberons inévitablement dans le processus inflationniste que nous avons eu tant de mal à arrêter.*

*
* *

Face à ces obligations, comment se situe l'action du Gouvernement ?

Nous ne dirons pas, certes, qu'il demeure passif, car il est de nombreux domaines dans lesquels il a manifesté une activité dont aucun de ses devanciers n'avait jusqu'ici, à un égal degré, donné l'exemple.

Mais là encore nous sommes obligés de nous répéter : faute d'une politique d'ensemble méthodiquement conçue et clairement définie à la lumière des données chiffrées, il semble bien que, sans établir le moindre lien entre eux — peut-être même sans prendre une exacte conscience de leur rôle, de leur solidarité, de leur intervention inévitable dans le mécanisme de l'expansion économique — nos dirigeants semblent s'occuper d'une manière isolée, comme s'il s'agissait d'autant de domaines distincts et parfois comme des fins en soi, de la réforme des activités de l'Etat, du problème de la fiscalité, de celui des investissements, cependant qu'ils ne font qu'effleurer celui du loyer de l'argent et semblent négliger les facteurs humains, sans s'apercevoir que ce n'est que la convergence d'actions raisonnées sur tous ces éléments qui peut donner l'efficacité maxima à l'effort considérable que nous devons accomplir.

*
* *

Cet effort doit s'exercer par le canal d'une politique fiscale motrice, d'une politique suffisamment souple du crédit et d'une politique d'investissements assurant un développement homogène de l'ensemble de l'économie du pays.

1° *La politique fiscale :* une réforme est en préparation dont on connaît les grandes lignes. Il semble que l'objectif recherché soit

beaucoup plus une simplification, une systématisation des règles d'assiette et de perception — ce qui est certainement fort louable en soi — qu'un allègement des charges que l'impôt fait peser sur notre économie.

Or si l'épargne est écrasée par les taxes, si l'outil de production est gêné dans son développement par une fiscalité abusive, il est bien évident que nous irons à l'encontre d'une politique de relance. La politique fiscale peut constituer un élément moteur de l'économie ; mais dans ce cas, il ne faut pas hésiter à prendre le risque de voir les rentrées fiscales diminuer dans l'immédiat, car cette perte momentanée de recettes sera compensée à bref délai par l'élargissement de l'assiette résultant de l'augmentation de la production. D'autre part, ainsi que l'ont fait remarquer plusieurs membres de votre Commission des finances, des actions discriminatoires sont indispensables si l'on veut rajeunir notre appareil productif en permettant aux activités en retard de rattraper celles qui sont compétitives sur le plan international.

2° *La politique du crédit :* jusqu'à présent, la politique du crédit à été conduite en fonction de considérations purement monétaires : on espérait édifier, par des mesures de restrictions sévères, une digue contre les poussées inflationnistes, digue qui s'est révélée bien faible parce que le crédit n'est pas seul à agir sur l'inflation. Par contre les divers aspects du rôle économique du crédit semblent avoir été souvent perdus de vue :

— ses fonctions de lubrifiant dans le court terme, où il permet aux entreprises de fonctionner sans heurt : or, M. Rueff a déclaré lors d'un exposé qu'il a fait devant de nombreux sénateurs, qu'au début de cette année les taux du court terme avaient atteint jusqu'à 14 %, en y comprenant les frais, prenant ainsi un caractère usuraire. Il est juste d'ailleurs de reconnaître qu'à l'heure actuelle le taux du court terme est tombé à des niveaux plus raisonnables, de 4 % à 5 % ;

— son rôle productif dans le moyen terme, où il permet aux entreprises de s'équiper, de perfectionner leur outillage à des taux normaux et dans des plafonds qui ne soient pas trop bas.

Il est temps que les responsables du crédit réforment leur manière de voir en ce domaine. Après sept mois d'expérience, il serait souhaitable que le loyer de l'argent s'abaisse au niveau des taux américains qui n'excèdent pas 4 ou 4 1/2 %.

Signalons toutefois que *différentes mesures d'assouplissement du crédit viennent d'intervenir très récemment :*

1° Le crédit à la consommation est facilité, les payements comptants minimums étant ramenés, suivant la nature des biens, à 20 % et 25 %, alors qu'antérieurement ces payements étaient respectivement de 25 % et 35 % ;

2° Certaines commissions bancaires sont allégées ;

3° Le taux des intérêts débiteurs est abaissé d'un point (6 % au lieu de 7 %) ;

4° Le taux de certains crédits (crédits mobilisables, crédits professionnels à moyen terme) est également réduit.

C'est là l'amorce d'une politique de baisse du loyer de l'argent, mais elle paraît encore bien timide et il est douteux qu'à ce stade elle puisse avoir une influence appréciable sur l'évolution de la situation économique.

3° *La politique des investissements :* la qualité majeure d'une politique d'investissement, est son homogénéité. En effet rien ne sert de faire porter son effort sur quelques secteurs choisis arbitrairement — sinon pour distribuer des salaires et des profits qui se diffuseront dans l'économie entière, mais dont les effets iront en s'atténuant du fait même de cette diffusion — si d'autres secteurs sont négligés. La caractéristique des lois de programme est d'accélérer l'investissement de quelques secteurs de base, situés en amont dans le processus de la production, en ignorant la phase terminale de ce processus, celle des industries de transformation productrices de biens de consommation ou d'échanges internationaux. On court ainsi le risque en drainant sans plan d'ensemble vers certains secteurs les possibilités financières du Pays, qui sont forcément limitées, d'aboutir à la création au profit de ces secteurs privilégiés de capacités de production ou de transport qui seront mal utilisées, alors que les activités terminales qui sont leurs clients normaux manqueront peut-être des moyens nécessaires pour s'équiper et resteront sous-développées.

Il est donc indispensable que le secteur des industries de transformation se développe au même rythme que les secteurs de base et que, par conséquent, des investissements équilibrés s'effectuent parallèlement dans les divers domaines de l'économie nationale.

Or tel ne semble pas être le cas à l'heure actuelle. Sans doute, une comparaison du volume des investissements entre les industries

de base qui sont nationalisées et les industries de transformation qui relèvent du secteur privé est-elle difficile, car si l'on connaît avec assez de précision le montant des dépenses d'équipement des premières, les renseignements concernant les secondes sont, par contre, beaucoup plus aléatoires. On peut néanmoins indiquer qu'en 1959, compte tenu de la hausse des prix, les investissements du secteur public seront supérieurs, comme nous l'avons déjà dit, d'environ 12 % à ceux de l'exercice 1958 alors que pour le secteur privé, ils seront vraisemblablement d'un volume très voisin de celui de l'année dernière, tout au plus en augmentation de 1 %. Il y a là un manque certain d'harmonisation qui, si la situation n'est pas rapidement redressée, aboutira dans un proche avenir à l'inutilisation partielle des équipements nouveaux du secteur public.

Certains avaient espéré que les rentrées importantes de devises étrangères constatées depuis le début de l'année et qui représentent un volume d'environ *600 milliards de francs* permettraient de financer une augmentation des investissements privés. Il semble *a priori* que cet espoir ne soit jusqu'ici que très partiellement réalisé. En effet, si l'on se réfère aux déclarations mêmes du Ministre des Finances devant l'Assemblée Nationale, le 23 juin dernier, le total des émissions d'actions et d'obligations de janvier à mai 1959 accuse une augmentation de 93 milliards par rapport à la période correspondante de l'an dernier. Même si ces sommes provenaient toutes de l'étranger — ce qui n'est évidemment pas le cas — ce ne serait qu'une fraction réduite des capitaux entrés en France depuis le 1er janvier qui se serait investie dans la production.

Sans doute, comme l'a fait remarquer notre collègue, M. Desaché, une part de ces capitaux a-t-elle été affectée, en dehors du marché boursier, à des prêts directs à des entreprises ; il n'en reste pas moins que la majorité des capitaux étrangers ou restent flottants, ou se sont substitués aux nôtres dans nos propres affaires, par la voie d'achat d'actions en bourse, et qu'il n'y en a qu'une faible part qui ait servi jusqu'ici au développement de notre production.

Ces faits soulignent dans ce domaine encore la nécessité de promouvoir par des moyens appropriés une politique cohérente des investissements s'adressant à toute la chaîne de la production, depuis les activités de base jusqu'aux activités terminales productrices de produits d'échange ou de consommation.

III. — **Considérations générales sur le projet de loi.**

Chacun des rapporteurs spéciaux présentera de façon détaillée les remarques et observations que la Commission des finances croit devoir faire touchant les parties de cette loi de programme qui relèvent plus spécialement du département ministériel ou de la partie des dépenses budgétaires dont ils ont la charge d'assurer le contrôle.

Mais les travaux de la Commission ont débuté par une discussion générale au cours de laquelle, après un exposé liminaire de votre Rapporteur général, plusieurs membres ont fait un certain nombre d'observations concordantes, qu'il importe d'indiquer ou de rappeler en raison de leur pertinence.

*
* *

C'est ainsi que la plupart des commissaires ont manifesté une certaine surprise en présence du choix — qui leur est apparu peu logique — des opérations inscrites dans ce texte. On voit mal, en effet, pour quelles raisons y figurent certains secteurs, alors que d'autres, d'importance comparable et de nature voisine, en sont absents. En particulier, comme cela a déjà été signalé, puisque le programme relatif à l'*énergie électrique* est inclus dans la loi de programme, il aurait été normal que ceux intéressant les *autres formes d'énergie* y soient également inclus.

Sur un plan plus général, il paraît peu logique de vouloir isoler les programmes de développement de l'énergie électrique ou de modernisation des transports de l'ensemble du problème d'équipement industriel du pays. Or, le projet de loi qui nous est soumis est muet sur ce point. Les opérations de chacun des secteurs intéressés par la loi de programme sont présentées séparément sans que soit fait référence ni aux projets d'ensemble que conditionnent cependant ces opérations — notamment aux projets de décentralisation industrielle — ni aux interférences existant entre les différents secteurs.

On voit mal, par exemple, comment l'on peut se prononcer valablement sur un plan de construction de centrales électriques si l'on ne connaît pas parallèlement les programmes de développement des industries utilisatrices qui doivent absorber, au moins en partie, la production de ces nouvelles centrales.

Par ailleurs, l'avenir énergétique du pays constitue un tout et pour pouvoir donner un avis valable sur les opérations d'équipement du secteur « électricité », il serait indispensable de connaître en même temps les programmes concernant le charbon et les hydrocarbures.

Suivant les perspectives de la production des houillères nationales et les possibilités d'importation de produits pétroliers en provenance de la zone franc ou de développement de la distribution du gaz naturel, on peut être conduit à prévoir pour les centrales électriques nouvelles, d'une part, des implantations différentes, d'autre part, des variantes dans la répartition entre l'électricité d'origine thermique et l'électricité d'origine hydraulique. En effet, telle installation hydroélectrique, qui présente un intérêt certain si elle se substitue à la construction d'une centrale thermique alimentée avec du charbon importé, peut, au contraire, se révéler beaucoup moins rentable si la centrale thermique de remplacement doit utiliser des sous-produits houillers d'origine nationale ou des hydrocarbures importés de la zone franc à des prix avantageux.

A l'inverse, pour éviter des transports à distance aussi bien d'énergie électrique — ce qui entraîne des pertes importantes en ligne — que de produits pétroliers ou de charbon — ce qui occasionne des frais élevés — il peut être avantageux de profiter de l'existence d'un site aménageable à proximité de centres de consommation, pour y installer une centrale hydroélectrique. C'est, comme l'ont fait remarquer de nombreux commissaires, le cas par exemple de la Rance dont l'usine marémotrice permettrait d'alimenter en électricité une région par ailleurs pauvre en produits énergétiques.

Il y a, dans ce domaine des choix à faire et c'est une impérieuse nécessité que de prévoir une coordination entre les différentes sources d'énergie dont nous disposons.

Malheureusement, rien dans le projet de loi de programme ne fournit d'indication sur cette question, et le seul document auquel on pourrait se référer — le troisième plan de modernisation

et d'équipement — bien que publié au début de cette année, a été établi en fonction d'études datant de plusieurs années et paraît, sur ce point, un peu dépassé.

Nous n'avons donc aucun élément qui nous fixe sur la politique que le Gouvernement entend suivre en ce domaine et nous permette de porter un jugement assuré sur les constructions de nouvelles centrales électriques prévues par la loi de programme.

*
* *

De même, s'agissant des *transports*, plusieurs membres de la Commission ont fait remarquer qu'il serait normal d'examiner les programmes d'électrification de la S. N. C. F. ou de modernisation des voies navigables, non d'une manière isolée, comme on nous le propose, mais d'une part, en fonction des perspectives de développement économique des régions intéressées et, d'autre part, dans le cadre d'une véritable politique de coordination des investissements en matière de transports, car les transports terrestres nécessitent des infrastructures considérables dont l'entretien et l'amortissement entraînent des frais fixes élevés. Il est par conséquent indispensable que ces infrastructures soient utilisées au maximum et que soit évité un suréquipement des différents modes de transport concurrents. Tout projet de développement ou de modernisation des infrastructures devrait donc être établi en fonction de cet impératif, d'autant plus que nous assistons, à l'heure actuelle, à une multiplication des divers moyens de transport dont on n'a pas le sentiment qu'elle s'effectue d'une manière bien ordonnée.

Si, pendant longtemps, seuls ont été en présence la voie d'eau et le rail, la route, dont l'essor date de l'entre deux guerres, a maintenant pris une place de premier plan. Plus récemment se sont développés les transports de produits énergétiques liquides et gazeux par pipe-line ou feeder. Enfin, la mise en œuvre de lignes de transport d'énergie électrique sous très haute tension est de nature à apporter un élément nouveau au problème de la coordination des investissements en matière de transport. En effet, par suite de l'utilisation de très hautes tensions, de l'amélioration de l'isolement et, par conséquent, de la réduction des pertes en ligne, on peut avoir à l'avenir intérêt à transporter sur d'assez grandes distances l'élec-

tricité produite par des centrales thermiques construites à proximité des houillères, plutôt que d'amener le charbon jusqu'aux centrales installées près des centres de consommation.

Les nouvelles techniques appliquées en matière de transport des produits énergétiques peuvent donc réduire — ou modifier — de manière parfois très sensible le trafic que se partageaient jusqu'ici le chemin de fer et la navigation intérieure.

Or, dans le domaine des transports, comme dans celui de l'énergie, la plupart des membres de la Commission ont été dans l'obligation de constater qu'aucune coordination ne paraît prévue ou, tout au moins, que le projet de loi de programme n'en fait pas mention, si bien qu'on a quelque hésitation à se prononcer.

*
* *

Enfin, il est un secteur pour lequel le silence de la loi de programme a paru particulièrement fâcheux à votre Commission des finances, c'est celui de l'*infrastructure routière*. Le développement de la circulation automobile en France, depuis la Libération, est un phénomène dont il paraît difficile de ne pas tenir compte dans un plan d'équipement économique général ; or ce développement nécessiterait un aménagement parallèle de notre réseau routier, dont certaines sections ne sont plus adaptées à la densité du trafic qu'elles ont à supporter.

Il en résulte des accidents nombreux et graves qui causent au pays des pertes irréparables. Par ailleurs, les difficultés de circulation sur nombre de nos grands axes routiers ne peuvent que freiner le développement de l'automobile, alors précisément que les pouvoirs publics semblent s'inquiéter d'une possible récession dans ce secteur. Enfin, du point de vue du tourisme, qui devrait être pour l'économie française une importante source de devises, une amélioration de nos principaux itinéraires routiers est une nécessité, surtout lorsque l'on considère les efforts que nos voisins font dans ce domaine (1).

---

(1) A titre d'exemple, au 1er janvier 1959, la longueur du réseau d'autoroutes était, pour les différents pays du Marché commun, de :

— Allemagne de l'Ouest	2.400 km
— Italie	670 —
— Pays-Bas	516 —
— Belgique	140 —
— France	91 —

Dans ces conditions, on ne peut que regretter de ne voir figurer dans le projet qui vous est soumis aucun programme routier à côté du plan d'électrification de la S. N. C. F. et des projets d'amélioration des voies navigables.

Lors de l'audition, par votre Commission, du Ministre des Travaux publics, cette question a fait l'objet d'un large débat auquel ont pris part notamment *MM. Brunhes, Bonnefous et Bousch.* Les différents orateurs ont regretté l'absence de toute opération routière dans la loi de programme et ont insisté pour que la politique routière soit harmonisée avec la politique du logement et le développement économique. Il est indispensable, en effet, que les nouveaux ensembles d'habitation ou les complexes industriels que l'on est en train d'édifier puissent disposer des dessertes routières nécessaires.

M. Buron, en réponse, a indiqué que l'inscription des travaux routiers au projet de loi de programme aurait risqué d'être interprétée comme un abandon du principe même du Fonds d'investissement routier. Il a précisé par ailleurs qu'il était dans les intentions du Gouvernement de prévoir pour 1960, au titre de ce Fonds, des crédits d'un montant de 30 milliards environ.

Toutefois, les déclarations du Ministre des Travaux publics n'ont pas apaisé entièrement les inquiétudes de la Commission quant à une éventuelle suppression du Fonds spécial d'investissement routier. En effet, le principe même de ce fonds risque d'être remis en cause du seul fait des modifications intervenues dans la présentation du budget.

Comme on le sait, le Fonds spécial d'investissement routier a été créé par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951 et est alimenté par un prélèvement sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers. A l'origine, le fonds comprenait deux tranches : une tranche nationale et une tranche départementale. Ultérieurement furent instituées les tranches vicinale, urbaine et rurale ; le prélèvement total au profit du Fonds routier avait été fixé primitivement à 22 % ; en fait, ce taux n'a été en vigueur que quelques mois, au moment de la création du Fonds, car des mesures diverses n'ont cessé depuis d'en limiter les ressources.

Constitué d'abord sous forme de compte spécial du Trésor, ce Fonds a été intégré dans le budget général par la loi du 3 avril 1955 et les crédits correspondant inscrits au Titre VIII « Dépenses effectuées sur ressources affectées » du budget des Travaux

publics pour la tranche nationale et du budget de l'Intérieur pour les tranches locales.

Or, l'ordonnance du 2 janvier 1959 — portant loi organique relative aux lois de finances — a supprimé les dépenses sur ressources affectées et une circulaire du Ministère des Finances en date du 11 mars 1959 a donné une nouvelle imputation aux crédits qui figuraient au Titre VIII.

Concernant le Fonds routier, cette imputation serait la suivante : les tranches locales seront inscrites au Titre VI A (subventions et prêts, investissements non exécutés directement par l'Etat) et la tranche nationale figurera dorénavant au Titre V (investissements exécutés directement par l'Etat).

Il y a donc, à l'heure actuelle, une certaine équivoque qui subsiste en ce qui concerne le maintien de l'entité juridique que constitue le Fonds routier.

Votre Commission des finances s'est prononcée sur le présent projet de loi dans la perspective de sa survivance, compte tenu des déclarations de M. le ministre des travaux publics.

Elle demande que celles-ci soient expressément confirmées en séance publique. Si elles ne l'étaient pas, votre commission des finances serait dans l'obligation de procéder à un nouvel examen du texte pour arrêter sa position définitive.

On peut se rendre compte par ce qui précède du caractère fragmentaire du projet de loi de programme relatif à l'équipement économique et social. Ce caractère fragmentaire apparaît plus frappant encore, lorsqu'on se réfère au volume des crédits mis en jeu pour les deux années 1960 et 1961, et qu'on compare ces crédits aux prévisions du troisième plan de modernisation et d'équipement pour les deux années correspondantes, dernières années prévues pour son achèvement.

	PREVISION DU PLAN			LOI DE PROGRAMME		
	1960	1961	Total.	1960	1961	Total.
	(En milliards de francs.)			(En milliards de francs.)		
Energie	640	685	1.325	(1) 293,7	(1) 292,4	(1) 586,1
Transports et communications	405	405	810	155	148	303
Total	1.045	1.090	2.135	448,7	440,4	889,1

(1) Non compris la tranche optionnelle.

Ainsi, pour les années 1960 et 1961, la loi de programme représente seulement 44 % des perspectives du plan pour le secteur « énergie » et 37 % pour le secteur « transports-communications ».

Elle ne se rattache au troisième plan que par un certain nombre d'opérations isolées qu'elle y a puisées et ne met nullement en évidence la liaison qui, logiquement, doit exister entre les opérations prévues pour les secteurs de base (énergie et transports) et les perspectives de développement des autres industries.

Ces opérations, qui concernent les grandes entreprises nationales ou les services publics, n'ont du reste été retenues que dans la mesure où elles intéressent certaines industries spécialisées, afin d'assurer la continuité de leur fonctionnement.

C'est sans doute cette même préoccupation qui a fait inclure au nombre de ces opérations et pour plus de 150 milliards un programme d'expérimentation industrielle de l'énergie nucléaire.

Aussi se rendant à la pertinence des observations de *M. Julien Brunhes* qui a fait observer qu'il s'agissait plus d'une loi de programme pour certaines industries concourant à l'équipement du Pays, que d'une loi d'équipement économique général du Pays, votre Commission des finances a-t-elle jugé utile de proposer, dans un amendement, une modification du titre un peu trop ambitieux du projet de loi pour le ramener à une plus exacte concordance avec son contenu réel. Elle propose donc de l'intituler « *Projet de loi de programme relatif à l'expérimentation de l'énergie atomique et des industries de base concourant à l'équipement général du Pays* ».

*
* *

Dans un second amendement, votre Commission des finances vous propose de diminuer de 23.400 millions le programme relatif à l'énergie électrique.

Notre collègue, *M. Alric,* Rapporteur spécial de la partie de la loi relative à l'énergie, indiquera en détail, quant au fond, à quelles préoccupations de votre Commission correspond cet abattement.

Votre Rapporteur général se doit d'ajouter quelques explications touchant la procédure à laquelle nous sommes contraints

de recourir pour matérialiser éventuellement dans un vote la volonté de notre Assemblée de voir les intentions gouvernementales modifiées sur tel ou tel point particulier.

Dans le cas présent, la quasi-unanimité de votre Commission a pensé qu'on avait, dans les projets gouvernementaux, sacrifié un peu hâtivement l'aménagement de la Rance et peut-être un peu imprudemment exagéré l'effort expérimental entrepris pour l'utilisation, au stade industriel, de l'énergie nucléaire.

Votre Commission des finances s'est donc efforcée, pour traduire sa volonté, de rechercher une procédure qui, tout à la fois, soit conforme aux nouvelles dispositions constitutionnelles et tienne compte de la nature particulière du texte qui nous est soumis.

Elle ne pouvait pas proposer une modification des tableaux annexés à l'exposé des motifs du projet de loi puisque ceux-ci ne sont pas soumis au vote du Parlement et n'ont, par conséquent, aucune valeur juridique.

Elle ne pouvait pas davantage, en raison de l'interprétation littérale très stricte de la Constitution donnée par le Conseil constitutionnel, proposer une mesure qui aurait pu être considérée comme « l'aggravation d'une charge publique » dont l'initiative est interdite aux parlementaires par l'article 40 de la Constitution, bien qu'en réalité il s'agisse, dans ce projet, « d'intentions » et non de crédits. Elle était donc dans l'impossibilité soit d'augmenter les prévisions figurant dans le projet de loi, soit même d'insérer une disposition qui aurait eu pour conséquence une augmentation de ces prévisions.

Pour les mêmes raisons, votre Commission des finances ne pouvait pas non plus opérer un virement entre diverses sommes, en diminuant les unes pour augmenter les autres.

Enfin, comme les programmes figurant dans le projet de loi ne sont pas des crédits budgétaires, elle n'avait pas la faculté de recourir à une procédure dont elle avait pu apprécier toute la valeur dans le passé : celle du blocage.

Dans ces conditions, la seule voie qui lui était ouverte était celle de la *réduction des prévisions* en expliquant les raisons de cette mesure qui pourrait, *a priori,* apparaître illogique puisque la Commission des finances estime que le programme est, au total, insuffisant.

En vérité, ainsi qu'il a déjà été dit, les lois de programme — qui n'ouvrent aucun crédit d'engagement ou de payement — ne

font que préciser certaines intentions gouvernementales. Elles doivent, corrélativement, donner au Parlement la possibilité d'exprimer ses observations et d'indiquer sa volonté.

En d'autres termes, ces projets de loi permettent aux Assemblées parlementaires — dans le strict respect de la Constitution — de traduire leur position dans un acte qui s'apparente fort à la proposition de résolution qui leur est désormais interdite.

*
* *

C'est sous le bénéfice des observations qui précèdent — à la double condition que les modifications proposées par votre Commission des finances au texte qui vous est soumis lui soient apportées et que les déclarations faites par M. le Ministre des Travaux publics concernant le maintien de l'entité juridique que constitue le Fonds routier nous soient confirmées — que votre Commission des finances a donné, à la majorité, un avis favorable à l'adoption du projet.

IV. — **Conclusions.**

Ainsi, en ce début du second semestre, après bientôt sept mois d'activité gouvernementale consacrée au redressement du Pays, on constate que les premiers résultats enregistrés sur le plan financier sont indiscutablement satisfaisants, mais qu'ils ont eu certaines contreparties sévères pour de nombreuses catégories de salariés, dont les ressources ont été diminuées de façon sensible à la suite d'une récession économique génératrice de sous-emploi et de chômage, les populations rurales subissant elles-mêmes le contre-coup de cette politique et faisant, pour une large part, les frais de la stabilisation.

La situation semble toutefois s'améliorer du point de vue économique ; une certaine reprise s'est amorcée — intéressant d'ailleurs fort inégalement les divers secteurs de la production — si bien qu'on peut penser qu'en 1959 notre activité économique se maintiendra, au total, au niveau de 1958.

Il n'en demeure pas moins qu'un hiatus d'une année se sera produit dans le développement de notre expansion économique — ce qui peut être un handicap important au moment où nous entrons de plain-pied dans la grande compétition du Marché Commun — et qu'il subsiste encore de nombreux points sombres à l'horizon. La hausse des prix, quoiqu'à peu près contenue jusqu'ici dans d'étroites limites, menace, en effet, de déborder quelque peu ces dernières au cours des prochains mois, actionnant ainsi l'échelle mobile et ravivant les revendications salariales qui ne se sont manifestées jusqu'ici que de façon sporadique et modérée.

Cela ne constitue encore que la toile de fond sur laquelle doivent prendre tout leur relief les charges supplémentaires auxquelles nous allons avoir à faire face à partir de l'exercice prochain.

Le remboursement de la partie exigible de nos dettes extérieures, la réalisation du plan de Constantine, les débouchés à fournir à nos jeunes gens arrivant à l'âge adulte à un rythme supérieur de 250.000 par an à ce qu'il était avant la guerre, la

reprise d'un effort d'investissement homogène et cohérent, l'assistance économique que pourront nous demander légitimement certains territoires de la Communauté, l'amélioration enfin de la situation des catégories de travailleurs les plus défavorisées vont nécessiter une recrudescence de notre effort de production qui devra se traduire par une élévation de notre produit national de l'ordre de 1.500 milliards supplémentaires par an, soit 6 % environ.

C'est dans cette limite minima que doit être poursuivie et assurée l'expansion de notre économie ; ce sont les chiffres qui la déterminent qui doivent déterminer eux-mêmes les contours et les buts de la politique économique du Gouvernement.

Cette politique ne résulte en aucune façon des lois de programme. Elle reste tout entière à définir et à préciser.

Si le Gouvernement la juge trop ambitieuse, trop au-dessus de nos moyens ou de ses possibilités, il doit le dire nettement, effectuer, quelque pénible que cela soit, les options nécessaires et ne pas laisser, comme on l'a fait trop souvent jusqu'ici, le soin aux événements de faire aveuglément le choix.

Ces propos peuvent ressembler à une mise en demeure brutale ; mais la mise en demeure et la brutalité résultent hélas ! des échéances et des chiffres qui sont inexorables et que nul ne peut contester.

Et si le problème à résoudre est difficile, ce n'est pas en ne le posant pas que nos dirigeants éluderont les difficultés.

Si difficile que soit la tâche, elle n'est d'ailleurs pas surhumaine, même si nous voulons l'assumer pleinement, mais à condition de ne pas l'aborder avec des demi-mesures et des demi-volontés.

Nous avons eu, en effet, sous la IVe République, malgré toutes ses faiblesses, des exemples répétés d'années où le produit national progressait au rythme de 1.000 milliards.

Cette performance peut donc être renouvelée.

Par ailleurs, en pourchassant toutes les dépenses stériles et tous les frais généraux abusifs par un remaniement des structures désuètes, des rouages inadaptés à l'évolution d'une économie moderne tant dans le secteur public que dans certaines activités privées, en mettant un terme enfin à une foule d'abus et d'ano-

malies qui continuent, comme par le passé, à s'étaler sous les yeux du Pays, nous devons pouvoir dégager facilement les quelques centaines de milliards supplémentaires, puisque rien qu'en modifiant la gestion des activités de l'Etat, dont on fait depuis des années vainement le procès, on doit arriver à économiser 400 ou 500 milliards qui représentent à peine 4 % à 5 % des 11.000 milliards de leurs budgets cumulés.

Ainsi la ligne de conduite est tracée pour un Gouvernement et un Parlement désireux de satisfaire à toutes leurs obligations et à toutes leurs promesses sans compromettre pour autant les résultats déjà acquis en ce qui concerne l'arrêt de l'inflation, l'équilibre des échanges internationaux et la stabilité de la monnaie.

C'est par l'expansion économique — et par l'expansion économique seule — que nous pouvons dorénavant espérer le succès !

Pour cela, il ne s'agit pas d'effectuer la simple « relance », comme on l'entend parfois dire, d'un mécanisme économique et d'un appareil de production surannés, incapables de répondre pleinement aux exigences de l'heure actuelle ; il s'agit de « relancer » un appareil de production préalablement modernisé dans sa conception, sa structure, ses rouages, après un nettoyage sérieux de ceux de ces rouages qui seront conservés.

Et puis, il faut, pour cette « relance », recourir de façon méthodique et simultanée à tous les éléments qui peuvent utilement combiner leur action pour la favoriser et la développer : une réforme fiscale conçue non pas seulement dans un but de simplification ou de systématisation satisfaisant l'esprit, mais comme l'un des éléments moteurs de l'économie, même si elle doit momentanément diminuer le volume des recettes escomptées ; une politique du crédit tendant à un abaissement du loyer de l'argent afin de faciliter le développement des équipements privés ; enfin une politique rationnelle et substantielle des investissements auxquels concourt ou préside l'Etat, en les orientant plus spécialement vers les secteurs immédiatement productifs, vers ceux des industries de transformation, trop négligées jusqu'à présent, et vers l'agriculture qui doit jouer dans notre redressement un rôle de premier plan

Mais il y a également, et surtout, les facteurs humains qu'il ne faut pas négliger, ces facteurs dont on ne s'est peut-être pas

suffisamment occupé jusqu'ici et qui doivent désormais faire l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. On ne peut rien faire, en effet, de grand, de solide, sans l'adhésion des masses ; les restrictions qu'on leur a imposées depuis plus d'un an, pesant de plus en plus lourdement sur les humbles et les plus défavorisés compromettraient gravement le climat social, donc toute perspective de redressement durable, s'il n'y était rapidement remédié.

Une tâche considérable nous attend donc, une tâche qui n'apparaît toutefois pas au-dessus de nos possibilités, mais que nous ne pourrons accomplir que si le Gouvernement et le Parlement en donnent le signal et associent toutes les forces vives de la Nation à l'effort commun. Plus que jamais, il faut que chacun, faisant abstraction de ses intérêts particuliers, travaille avec tous et au profit de tous, à la grande œuvre du développement économique du Pays.

ENERGIE ELECTRIQUE

Rapporteur spécial : M. Gustave ALRIC

Mesdames, Messieurs,

La mise au point d'un programme d'investissements à moyen terme destiné à augmenter la production d'énergie électrique nécessiterait évidemment que soit précisée au préalable une politique générale de l'énergie. Un vaste débat devra fatalement, un jour ou l'autre, s'engager sur ce sujet devant le Parlement.

Déjà, dans les Assemblées internationales, un tel débat a eu lieu et a montré du reste les difficultés que soulève la définition d'une telle politique. En effet, celle-ci repose sur un certain nombre de facteurs qui sont en constante évolution. Des faits nouveaux viennent fréquemment bouleverser les prévisions et remettre en cause les projets qu'on pouvait regarder comme les plus étudiés.

Le coût relatif des diverses sources d'énergie est fondamental pour déterminer les programmes à mettre en œuvre. Or, ce coût est actuellement variable aussi bien du fait des progrès réalisés en ce qui concerne les sources classiques que par suite de l'évolution rapide des techniques pour les sources nouvelles.

Sur le plan national, il serait peut-être plus facile d'établir un programme énergétique à moyen terme car, dans ce cas, les possibilités sont plus limitées et, par ailleurs, certains impératifs de défense nationale — au sens large du terme — imposent de choisir par priorité les sources d'énergie qui paraissent les plus sûres pour le pays.

Quoi qu'il en soit, il semble évident que tout investissement à long terme, en matière énergétique, aura un caractère un peu spéculatif et que, par conséquent, il convient de se réserver une certaine marge de souplesse pour permettre de tenir compte des faits nouveaux qui fatalement surgiront au cours de la période considérée.

La loi de programme qui nous est soumise, par le fait même qu'elle ne constitue qu'un objectif minimum, répond en partie à ce souci de prudence. Mais il est certain que l'on sera obligé dans un avenir relativement proche de faire, dans le domaine de l'énergie, des choix d'une plus grande amplitude que ceux qui nous sont aujourd'hui proposés par ce texte.

Le but poursuivi par la loi de programme est d'assurer la satisfaction des besoins prévisibles de l'économie nationale en énergie électrique au cours des prochaines années. Or, comme on le sait, la consommation d'énergie électrique double approximativement tous les dix ans, il est donc nécessaire pour y faire face de prévoir pour chaque année la mise en service de nouvelles usines productrices. Comme l'édification d'une centrale électrique s'étale normalement sur une période de deux à cinq ans, il est donc nécessaire de recourir en ce domaine à des prévisions à longue échéance. C'est pourquoi le projet de loi qui nous est soumis est fondé sur les perspectives de consommation d'énergie électrique pour les années 1965 et 1966.

Ces perspectives ont été déterminées d'après les prévisions du troisième plan de modernisation et d'équipement. Il semble donc utile de rappeler ces prévisions avant d'examiner les objectifs proposés par le projet de loi de programme et d'analyser les opérations envisagées pour la réalisation de ces objectifs.

*
* *

I. — Les prévisions du troisième plan en matière d'énergie électrique.

Les perspectives à longue échéance du troisième plan de modernisation et d'équipement ont conduit à estimer notre consommation totale d'énergie (en équivalent charbon) à :

— 142 millions de tonnes pour 1961 ;

— 165 millions de tonnes pour 1965 ;

alors qu'en 1956 la consommation effective avait été seulement de 122,6 millions de tonnes.

Le tableau ci-dessous indique, toujours selon les prévisions du plan, la répartition de cette consommation entre les différentes sources d'énergie :

	1956	OBJECTIFS	PERSPECTIVES 1965.
	(En millions de tonnes d'équivalent charbon.)		
Besoins totaux	120.4	142	165
Production nationale :			
Charbon et lignite	(a) 58.2	62	62 — 65
Bois de feu	3.7	3.4	3
Hydroélectricité	10.3	13.6	17
Energie nucléaire	»	0.2	3
Gaz naturel	0.5	6	9
Pétrole brut	1.6	2.5	3
	74.3	87.7	97 — 100
Déficit métropolitain	46.1	54	62 — 65
Apports des pays d'Outre-Mer de la zone franc (b)	— 3.8	17	30 — 40
Importations d'autres provenances	49.9	37	25 — 35

(a) Y compris variation des stocks.

(b) Solde des importations de pétrole brut provenant de la zone franc et des exportations de produits finis vers cette zone.

En ce qui concerne plus spécialement l'énergie électrique, les auteurs du troisième plan, partant des consommations constatées au cours des années précédentes :

1955 ..... 49,6 milliards de kWh
1956 ..... 53,9 — —
1957 ..... 57,8 — —

ont estimé que les besoins atteindraient 76 milliards de kWh en 1961, 104 milliards de kWh en 1965 et 111 milliards de kWh en 1966.

Quant à la répartition envisagée de l'accroissement nécessaire de la production entre les différentes sources d'énergie électrique, elle est fondée sur le désir de limiter au maximum les importations de combustible.

Par conséquent, il est préconisé un effort tout particulier en faveur de l'équipement *hydraulique* et il est envisagé la mise en œuvre d'un programme annuel correspondant à une production de 2,5 milliards de kWh.

De même, pour l'énergie *nucléaire*, le plan prévoit l'installation d'ici 1965 de centrales représentant au minimum une puissance de 850.000 kW. Les auteurs du plan souhaitent toutefois que ce minimum puisse être dépassé et qu'à cette date puissent être mises en service des centrales nucléaires d'une puissance totale de 1.450.000 kW.

Quant au programme *thermique*, qui est déterminé par la différence entre, d'une part, les objectifs de production et, d'autre part, les apports de l'hydraulique et du nucléaire, il devrait comprendre la construction d'une quarantaine de groupes thermiques de 115.000/125.000 kW.

D'autre part, le troisième plan envisage une dépense annuelle moyenne de 60 milliards au titre des opérations de *transport* et de *distribution*, compte non tenu des dépenses relatives à l'amélioration des réseaux ruraux et à l'électrification des écarts.

Cette dépense est justifiée par la nécessité de renforcer les réseaux d'une manière parallèle à l'augmentation de la production ; notamment est envisagée la mise en place d'un réseau de transport à 380 kW. De même, un effort particulier est prévu en matière de *répartition* et de *distribution*, à la fois pour satisfaire à l'accroissement de la demande et pour répondre à la nécessité de remédier aux insuffisances de structure des installations actuelles, insuffisances qui sont notamment la cause des variations excessives de tension et même des coupures de courant constatées dans certaines régions.

Au total, la réalisation de la partie du troisième plan concernant l'énergie électrique représenterait les dépenses d'investissement ci-après, évaluées aux conditions économiques de septembre 1957 :

1958	260	milliards	de francs.
1959	300	—	—
1960	325	—	—
1961	355	—	—
Total	1.240	milliards	de francs.

Il est rappelé que pour 1956 et 1957, les dépenses de l'espèce s'étaient élevées respectivement à 160 et 217 milliards de francs.

Les prévisions rappelées ci-dessus correspondent à une hypothèse relativement optimiste, quant à l'accroissement de la production nationale d'ici 1966. Comme il n'est pas certain que ces perspectives se réalisent intégralement, le Commissariat général au Plan a établi, sur la base de perspectives d'ensemble moins favorables, une « hypothèse courte » suivant laquelle les besoins en énergie électrique de l'économie française atteindraient seulement 97 milliards de kWh en 1965 et 103 milliards en 1966.

*
* *

II. — Les objectifs de la loi de programme.

Les objectifs généraux de la loi de programme sont les mêmes que ceux du troisième Plan, à savoir :

— augmenter la production d'énergie électrique pour faire face aux besoins estimés de 1965 et 1966 ;

— assurer le transport et la distribution de l'énergie électrique produite.

Par contre, dans la réalisation de ces objectifs, le projet de loi de programme se sépare du troisième Plan sur deux points.

En premier lieu il a semblé possible de réduire le volume global des moyens de production à mettre en œuvre pour assurer la satisfaction des besoins prévisibles du pays en énergie électrique.

L'énergie électrique ne pouvant pratiquement pas se stocker, la production doit à tout moment être en mesure de faire face aux besoins de la consommation : or ces besoins varient d'une manière très importante suivant les heures de la journée, les jours de la semaine et les saisons. La puissance des centrales doit donc être calculée de manière à satisfaire aux pointes maxima de consommation. De ce fait, il est nécessaire de disposer d'une puissance installée très supérieure à la puissance moyenne utilisée ; or ce

suréquipement est coûteux, aussi E. D. F. s'efforce-t-elle d'écrêter les pointes pour diminuer l'écart entre consommation moyenne et consommation maximum et améliorer en conséquence le rendement des installations.

C'est pour répondre à cette préoccupation qu'a été mise en application à la fin de l'année dernière une nouvelle tarification haute tension dite « tarif vert ». Ce tarif, qui est établi en fonction du prix de revient marginal de l'énergie produite, comporte une forte différenciation du courant fourni suivant, d'une part, les saisons (été, hiver), d'autre part, les heures (pointe, jour, nuit). Les industriels intéressés sont donc fortement incités à adapter leur consommation d'énergie électrique en vue d'une utilisation optimum de la production. Le Ministère de l'Industrie estime que les résultats obtenus jusqu'ici par cette nouvelle tarification sont satisfaisants et qu'on peut escompter, de ce fait, pour 1965, par rapport aux prévisions du troisième plan, une économie d'équipements nouveaux représentant une puissance de 500.000 kW.

D'autre part, le Ministère de l'Industrie a jugé que les prévisions du troisième plan, quant à la répartition de la production de l'énergie électrique entre thermique, hydraulique et nucléaire, devaient, dès à présent, subir des modifications assez sensibles, en raison de l'importance des récentes découvertes pétrolières du Sahara, élément nouveau dont les auteurs du plan n'avaient pu tenir compte. Comme on le sait, ce document, bien que publié seulement au mois de mars dernier, a été établi en fonction de travaux préparatoires qui remontent à 1956 et 1957.

A l'heure actuelle, les services compétents estiment que la quantité d'hydrocarbures des pays d'outre-mer de la zone franc qui sera disponible pour la métropole pourra atteindre, en 1965, 50 à 70 millions de tonnes d'équivalent charbon (au lieu des 30 à 40 millions prévus par le plan). Sans doute, le volume de produits pétroliers qui pourra être finalement importé dans la métropole sera conditionné par la possibilité d'assurer des transports massifs de gaz naturel, transports qui soulèvent encore des difficultés techniques ; il n'en reste pas moins que la zone franc disposera, sans doute, dans les prochaines années de ressources en énergie très sensiblement supérieures aux évaluations primitives.

Cette évolution des perspectives énergétiques du pays a conduit d'ores et déjà les services intéressés à reviser les pro-

grammes de production, aussi bien en ce qui concerne le charbon que l'équipement hydroélectrique.

Du point de vue du charbon, il semble que l'extension de la production des houillères ne sera pas poursuivie, si même elle est maintenue à son niveau actuel, à moins de débouchés nouveaux pour le charbon (peut-être même en dehors du domaine énergétique), ce qui est toujours possible.

Concernant la construction de nouvelles centrales hydrauliques, une réduction des projets initiaux a été prévue. En effet, l'utilisation éventuelle d'hydrocarbures en provenance de la zone franc et dont les prix seraient relativement bas est de nature à modifier profondément la rentabilité des ouvrages hydrauliques envisagés. Comme on le sait, la rentabilité d'une centrale hydraulique est évaluée par rapport au coût de production de la centrale thermique qu'il serait nécessaire d'édifier à la place ; or, il est évident que si le combustible qu'économise l'hydraulique n'est plus du charbon d'importation comme on l'avait admis jusqu'ici, mais du pétrole de la zone franc, les données du problème peuvent être complètement différentes.

Dans ces conditions, pour réaliser les mêmes objectifs que le plan, le projet de loi de programme prévoit un volume d'équipement plus réduit et une augmentation relative de la part du thermique par rapport à l'hydraulique.

*
* *

III. — **L'analyse de la loi de programme.**

La partie du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général consacrée à l'énergie électrique est de beaucoup la plus importante puisque sur un total de 1.327 milliards elle représente à elle seule 883 milliards. Elle groupe, en principe, l'ensemble des opérations prévues pour assurer, au cours de la période 1960-1962, le développement de la production de l'électricité ainsi que l'aménagement parallèle du réseau de transport et de la distribution, tout au moins lorsque ces opérations doivent

être engagées par le secteur public : Electricité de France, Compagnie nationale du Rhône, Commissariat à l'Energie atomique, Charbonnages de France. Par contre, ne sont pas mentionnés les investissements qui seront réalisés par certaines entreprises privées du secteur de la métallurgie et de l'électrochimie. Ne figurent pas non plus dans ce projet les travaux d'électrification rurale.

Comme nous venons de le voir, les besoins prévisibles de la consommation française en énergie électrique au cours des prochaines années ont fait l'objet de deux hypothèses, l'une courte, l'autre longue :

	ANNEE CIVILE 1965.	ANNEE CIVILE 1966.	ANNEE hydraulique 1966-1967.
	(En milliards de kWh.)		
Hypothèse courte	97	103	106
Hypothèse longue	104	111	115

Pour permettre l'adaptation à l'une ou l'autre de ces hypothèses, la loi de programme a été divisée en deux tranches : l'une, dite programme garanti, correspond, en principe, à la couverture des besoins, dans le cadre de l'hypothèse courte, l'autre a un caractère optionnel et représente approximativement la différence entre les deux hypothèses ; elle porte le nom d' « autorisations annuelles complémentaires ».

Toutefois, pour l'année 1962, le programme garanti est inférieur à ce qu'exigerait la réalisation de l'hypothèse courte du plan, un certain nombre d'opérations qui auraient dû se trouver normalement dans la tranche garantie, ayant été placées dans la tranche optionnelle. En effet, il n'a pas paru possible pour ces opérations de faire dès maintenant le choix entre le thermique, l'hydraulique et le nucléaire, ce choix dépendant en grande partie des possibilités d'utilisation des hydrocarbures sahariens, ainsi que des progrès de la technique atomique, éléments sur lesquels règnent encore trop d'incertitudes.

Le tableau ci-après indique la répartition des opérations prévues par la loi de programme entre programme garanti et tranche optionnelle :

	PUISSANCE	MONTANT DES ENGAGEMENTS			
		1960	1961	1962	Total.
		(Milliards de francs.)			
Programme garanti :					
Hydraulique	4.566 millions de kWh	98.9	101	61	260.9
Thermique	1.848.000 kW	53.1	39.2	46.5	138.8
Nucléaire	800.000 kW	35.7	44.2	79.8	159.7
Transport, répartition		106	108	110	324
		293.7	292.4	297.3	883.4
Tranche optionnelle :					
Hydraulique	900 millions de kWh	13	13	32.5	58.5
Thermique	1.500.000 kW	37.2	46.2	27.9	111.3
Nucléaire	250.000 kW	»	»	57.9	57.9
Transport, répartition		6	9	11	26
		56.2	68.2	129.3	253.7
Total :					
Hydraulique	5.466 millions de kWh	111.9	114	93.5	319.4
Thermique	3.348.000 kW	90.3	85.4	74.4	250.1
Nucléaire	1.250.000 kW	35.7	44.2	137.7	217.6
Transport, répartition		112	117	121	350
		349.9	360.6	426.6	1.137.1

Il convient de signaler que seul figure dans le dispositif de la loi le programme garanti, les autorisations annuelles complémentaires étant seulement mentionnées à l'exposé des motifs.

D'une manière générale, ce projet de loi réserve une assez large part à l'équipement *hydraulique*. En effet, le programme garanti prévoit, à ce titre, 261 milliards alors que la fraction de ce programme relatif à la production s'élève au total à 559 milliards.

Les auteurs de la loi de programme, malgré les perspectives offertes au thermique par les découvertes pétrolières du Sahara, n'ont donc pas voulu engager une reconversion trop brutale des projets et ont préféré, tout en marquant sur ce point une certaine régression par rapport aux prévisions du troisième plan, maintenir des réalisations hydrauliques assez importantes.

Lors de son audition par votre Commission des finances, le Ministre de l'Industrie et du Commerce a précisé qu'en matière hydraulique, les puissances à installer en 1960 et 1961 seront approximativement les mêmes que celles réalisées en moyenne au cours des trois dernières années. Par contre le programme prévu pour 1962 est un peu réduit au bénéfice du thermique. Cet infléchissement des investissements est motivé par :

1° Le coût très élevé des investissements hydrauliques (trois fois plus cher que celui des investissements thermiques de même puissance) ;

2° L'incertitude qui règne sur les techniques futures. La durée d'amortissement des équipements hydroélectriques est très longue, le choix de cette solution engage donc largement l'avenir : or il est possible que, grâce aux progrès scientifiques, on dispose d'ici un nombre relativement réduit d'années de sources d'énergie très bon marché qui rendraient, alors, impossible l'amortissement des centrales hydrauliques ;

3° La nécessité d'utiliser le charbon national dont on peut craindre que la production ne soit excédentaire ;

4° Les délais moindres d'édification des centrales thermiques, ce qui permet d'adapter plus facilement les équipements aux besoins de la consommation.

Par ailleurs, un effort très important est également prévu en faveur de l'équipement *nucléaire* (160 milliards) (1) bien qu'à l'heure actuelle le coût de production de l'électricité d'origine nucléaire soit élevé : on l'estime, en effet au minimum 2,4 fois supérieur à celui des centrales thermiques.

En effet, l'énergie nucléaire est, tout au moins nous l'espérons, loin d'avoir atteint toutes ses possibilités et l'on doit considérer les réalisations qui vont être engagées dans ce domaine beaucoup plus comme des expériences à l'échelle industrielle que comme des installations rentables.

C'est du reste la raison pour laquelle il est prévu de construire trois catégories de centrales mettant en jeu des techniques différentes, car on ignore encore dans quelle voie il conviendra à l'avenir de s'engager définitivement. Il est du reste possible que ce soit une autre technique que celles expérimentées jusqu'ici qui, en définitive, se révélera la bonne.

C'est finalement l'équipement *thermique* qui, dans la tranche garantie, reçoit les autorisations de programme les moins importantes (139 milliards). Par contre, ce sont principalement des centrales thermiques qui sont prévues au titre des autorisations complémentaires.

En effet, comme on l'a vu, la construction d'une usine thermique est sensiblement plus rapide que celle d'une centrale hydraulique (environ deux à trois ans pour une centrale thermique contre quatre à cinq ans pour une centrale hydraulique). La tranche optionnelle étant destinée à faire face à une augmentation de la consommation plus rapide que le minimum prévu, il est naturel qu'on réserve, à cet effet, les centrales dont la construction peut être achevée dans les moindres délais.

Par ailleurs, ainsi que l'a indiqué le Ministre à votre Commission des finances, alors que l'implantation des usines hydrauliques est liée impérativement à l'existence de sites susceptibles d'être équipés, l'implantation des usines thermiques peut être adaptée pour faire face aux « imprévus géographiques » qui se révéleraient en matière de besoins en énergie électrique, surtout lorsque ces centrales sont alimentées au gaz ou au fuel, car celles brûlant des bas produits charbonniers doivent être placées à proximité des mines.

---

(1) Y compris la participation du Commissariat à l'Energie atomique aux centrales construites par E. D. F.

En définitive, les différentes opérations prévues par le projet de loi sont les suivantes :

A. — Programme de production

1. — *Equipement hydraulique.*

a) Programme garanti.

Ce programme comporte principalement l'aménagement de sites hydrauliques sur la Durance, le Rhin, l'Isère et le Rhône. Pour ce dernier fleuve l'aménagement sera poursuivi par la Compagnie nationale du Rhône.

b) Autorisations complémentaires.

Est prévu à ce titre l'engagement éventuel au cours des trois années comprises dans la loi de programme d'opérations représentant une puissance supplémentaire de 900 millions de kWh et qui se répartiraient comme suit :

200 millions de kWh au titre de l'exercice 1960 ;
200 millions de kWh au titre de l'exercice 1961 ;
500 millions de kWh au titre de l'exercice 1962.

Ces opérations ne sont pas encore localisées.

2. — *Equipement thermique.*

a) Programme garanti.

Ce programme prévoit au titre d'E. D. F. la construction de 13 groupes de 125.000 kW et de deux groupes de pointe de 24.000 kW, soit au total une puissance installée de 1.673.000 kW.

La localisation de ces groupes n'est pas encore précisée, elle dépendra de l'évolution de la situation économique.

Par ailleurs, Charbonnages de France doit installer des groupes houillers d'une puissance totale de 175.000 kW.

En définitive, le programme thermique garanti s'élève donc à 1.748.000 kW.

b) Autorisations complémentaires.

Le programme optionnel est, en matière thermique, important, puisqu'il comporte l'installation par E. D. F. de 11 groupes représentant au total une puissance de 1.375.000 kW auxquels doit s'ajouter une centrale houillère d'une puissance de 125.000 kW exécutée par les Charbonnages de France.

3. — *Equipement nucléaire.*

a) Programme garanti.

Est prévue, à ce titre, la construction de centrales nucléaires d'une puissance totale de 800.000 kW dont :

— 300.000 kW pour la ou les usines qui seraient construites dans le cadre des accords Euratom-Etats-Unis ;

— 400.000 kW pour « E. D. F. IV » dans la « filière » uranium-graphite ;

— 100.000 kW pour « E. L. IV » dans la « filière » uranium-eau lourde.

b) Autorisations complémentaires.

La tranche optionnelle comporte l'engagement de la construction d'une centrale d'une puissance de 250.000 kW.

B. — Programme de transport et de répartition

Parallèlement à l'augmentation de la puissance installée, est prévu un important programme d'extension des ouvrages de transport et notamment la construction d'un réseau de transport à grande distance sous tension de 380.000 volts.

De même, des renforcements importants des réseaux de distribution seront nécessaires pour assurer une fourniture normale du courant à des usagers dont les besoins vont en croissant.

La quasi-totalité des opérations relatives au transport et à la répartition figure dans le programme garanti, la tranche optionnelle ne prévoyant en ce domaine que 26 milliards de crédits.

Nous noterons toutefois que dans le projet de loi de programme, ne figure pas la participation d'E. D. F. aux travaux d'électrification rurale, participation prévue par l'article 107 de la loi de finances du 31 décembre 1958. D'après les estimations d'E. D. F., cette participation s'élèverait à :

— 700 millions en 1959 ;
— 7.000 millions en 1960 ;
— 8.000 millions en 1961 ;
— 8.000 millions en 1962.

IV. — **Le financement de la loi de programme.**

Les opérations prévues par le projet de loi de programme tant en ce qui concerne le programme garanti que les autorisations complémentaires seront pour la plus grande part engagées par Electricité de France :

	PROGRAMME garanti.	PROGRAMME optionnel.	TOTAUX
	(En milliards de francs.)		
Electricité de France	(1) 820	231.5	1.051,5 (1)
Compagnie nationale du Rhône	(1) 23,1	»	23,1 (1)
Charbonnages de France	13,9	9	22,9
Commissariat à l'Energie atomique	26,4	13,2	39,6
Ensemble	883,4	253,7	1.137,1

(1) La répartition des opérations entre Electricité de France et la Compagnie nationale du Rhône n'étant pas encore définitivement arrêtée, ces chiffres n'ont qu'une valeur approximative.

Compte tenu des opérations antérieurement engagées, des frais d'études, des intérêts intercalaires, des participations au développement de l'électrification rurale, etc., les payements totaux auxquels E. D. F. aura à faire face au cours des trois prochaines années, s'élèveront à environ :

A. — Dans l'hypothèse de l'engagement du seul programme garanti :

— en 1960 : 298 milliards.
— en 1961 : 321 —
— en 1962 : 315 —

B. — Dans l'hypothèse de l'engagement du programme optionnel :

— en 1960 : 305 milliards.
— en 1961 : 337 —
— en 1962 : 351 —

Les possibilités d'autofinancement d'E. D. F. n'excédant guère 60 milliards par an, c'est dire l'importance des emprunts publics ou privés que devra contracter cet établissement.

V. — Observations de la Commission.

Lors de l'examen par votre Commission des finances de la partie du projet de loi de programme concernant l'énergie électrique, diverses observations ont été formulées sur un certain nombre de points.

Nécessité de définir une politique énergétique d'ensemble.

Plusieurs membres de la Commission, et notamment *MM. Armengaud, Bousch et votre Rapporteur*, ont souligné l'intérêt qu'il y aurait à lier la question de l'équipement électrique du pays à l'ensemble de la politique énergétique que le Gouvernement entend suivre et également de coordonner cette politique avec celle des autres pays de l'Europe des Six. Par ailleurs, la question particulière du projet d'édification d'une raffinerie de pétrole à Strasbourg a été également évoquée par *MM. Bousch et Armengaud* qui ont souligné la nécessité d'éviter que le développement de l'industrie pétrolière dans cette région ne fasse une concurrence désordonnée aux Houillères du bassin de Lorraine.

Arbitrage entre les différentes sources d'énergie électrique.

MM. Armengaud, Coudé du Foresto, Longchambon et Bousch ont émis des réserves quant à l'arbitrage entre énergie hydraulique et énergie thermique fait par la loi de programme. Ils pensent, en effet, qu'il convient de ménager le charbon qui est un produit relativement rare et dont nos réserves sont limitées ; en matière houillère, l'expérience de ces dernières années a montré que l'on passait rapidement des périodes de surproduction à des périodes de pénurie ; les difficultés actuelles de la C. E. C. A. ne doivent donc pas motiver une trop profonde reconversion des programmes de production d'électricité. En tout état de cause, ne devraient être utilisés par les centrales thermiques que les bas produits nationaux. D'autre part, *M. Louvel* a insisté pour que l'on fasse appel par priorité à des sources d'énergie d'origine nationale aussi bien dans le but d'assurer dans la mesure du possible l'indépendance énergétique du pays que pour des considérations relatives à l'équilibre de la balance des comptes.

Le Ministre de l'Industrie et du Commerce, lors de son audition par la Commission, a répondu sur ce point que les centrales thermiques, utilisant du charbon, pouvaient le cas échéant être converties pour fonctionner au fuel ou au gaz et qu'il y avait là un élément de souplesse qui jouait en faveur du thermique, surtout si l'on tenait compte des perspectives d'exploitation des gisements d'hydrocarbures du Sahara.

Utilisation de l'énergie atomique.

Dans ce domaine les centrales prévues représentent une dépense de quelque 160 milliards pour une puissance de 800.000 kW seulement. Ces centrales qui ne constituent donc qu'une fraction relativement réduite du total des objectifs de la loi de programme se situent en fait au niveau de la recherche industrielle.

Sans doute votre Commission des finances est parfaitement consciente du rôle intéressant et même primordial que joue la recherche industrielle. Votre Rapporteur a, du reste, eu l'occasion à l'Assemblée parlementaire européenne, lors de la discussion des accords Euratom-Etats-Unis, d'étudier tout spécialement le rôle de cette recherche. C'est parce que ce rôle est de première importance et que, par ailleurs, les conditions économiques de cette expérimentation se présentent en Europe d'une manière favorable que les Etats-Unis ont finalement consenti les avantages qui figurent dans cet accord.

Un débat auquel ont notamment pris part *MM. Bonnefous, Coudé du Foresto et Longchambon* s'est engagé sur l'importance du programme nucléaire envisagé. Il a été notamment fait observer que l'énergie nucléaire avait à l'heure actuelle un prix de revient élevé et qu'il était peut-être imprudent de consacrer à une production qui n'a, en définitive, qu'un caractère expérimental des sommes aussi importantes que celles prévues par la loi de programme. Par ailleurs, l'énergie nucléaire présente à l'heure actuelle deux inconnues majeures : d'une part son prix de revient réel ; d'autre part l'importance du danger des centrales nucléaires : il y a notamment un grave problème des déchets radioactifs qui n'est pas résolu. Il pourrait donc être préférable de suivre l'exemple de l'Allemagne, qui s'intéresse à l'énergie nucléaire au niveau de la recherche et attend encore pour se lancer dans le domaine des réalisations industrielles.

Usine marémotrice de la Rance.

Le Conseil de la République avait déjà eu à diverses reprises l'occasion d'étudier la construction d'une usine marémotrice sur la Rance et des promesses solennelles avaient été faites à l'époque par le Gouvernement quant à la réalisation de cette opération, dès qu'aurait pu être mis au point le problème technique soulevé par la nécessité de disposer de turbo-groupes à double sens.

On considérait jusqu'ici ce projet comme étant arrivé au stade de l'exécution et il paraissait exclu qu'il puisse être remis en cause. Or, on nous apprend aujourd'hui que cette opération est différée, voire même abandonnée.

D'après les services du Ministère de l'Industrie, le coût de l'usine marémotrice de la Rance serait de 60 milliards pour une production annuelle de l'ordre de 627 millions de kWh. Or ce coût serait trop élevé d'une dizaine de milliards pour que le prix de revient du kWh ainsi produit puisse être considéré comme acceptable.

Sur ce problème s'est engagée une importante discussion dans laquelle sont intervenus en particulier *MM. Armengaud, Bousch, Coudé du Foresto, Longchambon et votre Rapporteur.* Tous ont regretté que les promesses faites au Parlement concernant la construction de cette usine n'aient pas été tenues, car, même si l'opération se révèle aujourd'hui moins rentable qu'il ne l'avait été primitivement escompté, il est fâcheux que ce projet n'ait pas été poursuivi. Ne serait-ce que pour des raisons de prestige, il eut été souhaitable que la première réalisation de cette technique nouvelle soit effectuée en France.

En définitive, votre Commission pense que si pour des raisons économiques impérieuses, le projet de construction de l'usine de la Rance, bien que très souhaitable à tous les autres points de vue, ne pouvait finalement être réalisé sous sa forme actuelle, il faudrait au minimum qu'un projet moins important et partant moins coûteux soit étudié et réalisé (celui dit de la « Petite Rance »). Il serait, en effet, des plus fâcheux que la réussite technique que nous pensons avoir réalisée dans ce domaine ne se traduise pas par l'exécution d'une installation, peut être moins ambitieuse que celle initialement envisagée, mais qui n'en constituerait pas moins, aux yeux du monde, une démonstration de nos possibilités.

Amélioration des conditions de distribution de l'électricité et électrification rurale.

Concernant l'électrification rurale, *M. Coudé du Foresto* a fait observer que cette question n'avait été inscrite ni dans la loi de programme de l'agriculture, ni dans celle de l'énergie électrique ; or c'est cependant une question essentielle pour l'avenir de nos campagnes. Dans ce domaine il conviendrait du reste plus de renforcer les réseaux déjà existants que de multiplier les opérations d'extension. Sur un plan plus général, *M. Coudé du Foresto* a souligné les insuffisances du réseau de distribution d'électricité qui, dans certaines régions, empêchent l'installation de nouvelles industries et provoquent des chutes de tension inadmissibles.

Etant donné le coût très élevé du transport de l'électricité, par suite de l'importance relativement considérable des pertes en lignes, il serait souhaitable que l'implantation des centrales nouvelles prévues par la loi de programme soit effectuée de manière à réduire les transports nécessaires et à assurer une meilleure alimentation des régions qui sont éloignées des sources naturelles d'énergie.

Aménagement du Rhône et du Rhin.

Votre Commission souhaite que l'équipement du Rhône et du Rhin soit poursuivie, et ce, aussi bien du point de vue de la production d'énergie hydroélectrique qu'en ce qui concerne les besoins de la navigation intérieure.

Producteurs autonomes et secteurs électriques non nationalisés.

M. Armengaud a attiré l'attention de la Commission sur les difficultés que rencontrent les producteurs autonomes d'énergie électrique pour vendre leur courant à E. D. F. Cet établissement national se montre, en effet, très réticent pour payer le courant ainsi produit à un prix suffisant. Or, il conviendrait d'encourager les producteurs autonomes qui peuvent apporter au pays un supplément d'énergie électrique non négligeable et dont les investissements sont financés sans recours à l'Etat.

Par ailleurs certains secteurs électriques indépendants d'E. D. F. se trouvent devant de grosses difficultés pour financer leurs investissements ; votre Commission estime qu'une solution à ce problème devrait être recherchée par le Ministère de l'Industrie.

Politique tarifaire en matière d'énergie.

MM. Tron et Coudé du Foresto ont attiré l'attention de votre Commission sur les inconvénients de la tarification actuelle en matière d'énergie. Il serait notamment souhaitable que les régions situées au Nord-Ouest de la Gironde puissent bénéficier pour le gaz de Lacq des tarifs réduits accordés aux régions situées plus au Sud. Egalement, les régions de montagne, grosses productrices d'énergie électrique, devraient bénéficier, pour cette énergie, d'un tarif préférentiel qui favoriserait leur industrialisation.

Sur le point particulier du « *tarif vert* », *M. Coudé du Foresto*, tout en reconnaissant les avantages que présente cette tarification du point de vue de la réduction des pointes de consommation de courant, a souligné les inconvénients du système, qui en alignant d'une manière systématique les prix de vente sur les prix de revient, défavorise, sur le plan géographique, les entreprises éloignées des lieux de production de courant, et d'autre part, ne fait aucune différence entre les diverses industries utilisatrices. Or, toutes les productions n'ont pas la même importance au point de vue des intérêts économiques généraux du pays et il est, par conséquent, inopportun d'appliquer à l'ensemble des industries françaises des normes de tarification identiques.

VI. — **Conclusions.**

Votre Commission des finances, après avoir examiné les différentes opérations figurant dans la partie du projet de loi de programme consacrée à l'énergie électrique, — opérations qui, comme on le sait, n'auront le caractère formel d'autorisations d'engagement que lorsqu'elles auront été reprises dans une loi de finances — croit devoir attirer tout spécialement l'attention du Gouvernement sur l'orientation qu'elle souhaiterait voir donner à la production française d'énergie électrique.

En premier lieu, sans méconnaître l'intérêt présenté par l'énergie atomique pour l'avenir économique du pays, elle estime que le programme nucléaire envisagé par le présent projet de loi est un peu trop important. En effet, dans ce domaine, la production d'énergie électrique a, avant tout, un caractère expérimental. Or l'évolution technique est, en la matière, très rapide et par conséquent les investissements de cette nature sont, quant à

leur rentabilité, très spéculatifs. Par ailleurs, si l'on veut pousser les recherches dans différentes directions, comme le propose la loi de programme, il existe toujours la possibilité de construire des micro-centrales expérimentales selon la méthode employée aux Etats-Unis.

Dans ces conditions, votre Commission vous propose de réduire de 23.400 millions le montant des opérations prévues par la loi de programme pour la production d'électricité d'origine nucléaire et, en conséquence, de ramener à 860 milliards le montant total du programme d'équipement concernant l'énergie électrique.

D'autre part, votre Commission pense, pour les motifs indiqués plus haut, que la réalisation d'une usine marémotrice sur la Rance — même d'une puissance inférieure à celle primitivement envisagée — est éminemment désirable. Elle souhaite donc que le Gouvernement engage cette opération dont le financement pourrait être notamment assuré par l'économie résultant de la réduction du programme nucléaire et lui demande d'inscrire dans le projet de budget de 1960 les crédits nécessaires à cette réalisation.

Sur les autres points, elle vous propose d'adopter la partie de la loi de programme concernant l'énergie électrique, mais espère que des précisions concernant la politique énergétique du Gouvernement seront fournies au Parlement lors de la discussion du budget de l'exercice 1960. Toutefois elle serait heureuse que le Ministre de l'Industrie fournisse, dès maintenant, à votre Assemblée des explications sur les points suivants :

— problème de la tarification de l'énergie électrique ;
— financement des investissements des exploitations électriques non nationalisées ;
— achat par E. D. F. du courant des producteurs autonomes ;
— implantation des centrales thermiques.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIERE

Mesdames, Messieurs,

La partie du projet de loi de programme consacrée à la S. N. C. F. comporte exclusivement des opérations relatives à la poursuite de l'électrification du réseau et à l'acquisition de matériel roulant neuf. Rien n'est prévu pour les autres travaux de modernisation et d'équipement des installations fixes du chemin de fer : voies, triages, gares, ateliers, dépôts, réseau de télécommunications de la S. N. C. F., signaux, etc.

Le Gouvernement a estimé, en effet, que seules les opérations d'électrification et les commandes de matériel roulant devaient trouver place dans la loi de programme, en raison de l'importance que présentent pour les industries intéressées les commandes de la S. N. C. F.

On peut regretter, toutefois, le caractère fragmentaire donné ainsi à cette partie importante de la loi de programme, car l'ensemble des opérations d'équipement de la S. N. C. F. forme un tout et il est assez artificiel de vouloir les cloisonner en secteurs séparés. Il est certain que les aménagements de gares, de triages, de dépôts ou de la signalisation, ainsi que les renforcements de voies sont, pour une large part, conditionnés par les programmes d'électrification, en raison notamment de l'augmentation du tonnage des trains et des reports de trafic. De même, l'importance du parc de wagons est liée à la vitesse de rotation du matériel qui est elle-même conditionnée par la modernisation des triages et des télécommunications.

Par ailleurs, les entreprises spécialisées dans l'exécution des travaux de voies sont, pour leur domaine, aussi intéressées que les entreprises d'électricité ou de construction de matériel roulant à connaître les projets de la S. N. C. F.

Enfin, on doit souligner que rien n'est prévu concernant la reconstruction des bâtiments de la S. N. C. F. Or, plus de quatorze ans après la fin des hostilités, de nombreuses gares de voyageurs n'ont pas encore été reconstruites, et l'on aurait souhaité connaître

sur ce point les intentions de la S. N. C. F. et du Ministère des travaux publics. Il est dans un certain sens paradoxal de voir engager d'importantes opérations d'électrification, alors que, dans certaines des gares traversées par ces lignes, il n'existe toujours que des bâtiments provisoires.

Il est donc fâcheux, en définitive, que, dans le cadre du présent projet de loi un programme complet de modernisation du chemin de fer n'ait pas été soumis au Parlement.

*
* *

I. — La situation actuelle des chemins de fer français.

Au 1er janvier dernier, le réseau de la S. N. C. F. comportait 38.270 kilomètres de lignes dont :

— 29.780 ouverts à la circulation des voyageurs et des marchandises,

— 8.490 ouverts au seul trafic marchandises.

Les 38.270 kilomètres de lignes du réseau se répartissaient comme suit :

— Lignes à voies multiples.....	650	kilomètres
— Lignes à voies doubles.....	15.810	—
— Lignes à voie unique.....	21.810	—

Sur ce total, les lignes électrifiées représentaient 6.320 kilomètres.

Comme l'électrification du réseau a porté essentiellement sur les lignes ayant un fort trafic, l'importance de la traction électrique est à la S. N. C. F. très supérieure, proportionnellement, au kilométrage des lignes électrifiées.

Au cours de l'année 1958, la répartition du trafic entre les différents modes de traction a été la suivante :

— Traction vapeur	50 %
— Traction électrique	45 %
— Traction Diesel	5 %

A l'heure actuelle, la tendance des chemins de fer français, tendance qui est, du reste, celle de la quasi-totalité des réseaux mondiaux, est de remplacer progressivement la traction vapeur dont

le rendement énergétique est très mauvais et qui impose, en outre, des sujétions d'exploitation coûteuses, soit par la traction électrique, soit par la traction Diesel.

D'une manière générale, la S. N. C. F. compte électrifier les grandes artères et leurs antennes et réserver par contre la traction Diesel aux lignes de moindre importance.

En matière d'électrification, la S. N. C. F. a fait, depuis la Libération, un gros effort qui a porté notamment sur la mise en traction électrique des lignes ci-après :

— Paris-Lyon,
— Lyon-Culoz,
— Mâcon-Ambérieu,
— Lille-Strasbourg-Bâle et antennes,
— Aix-Annemasse,
— La Roche-Saint-Gervais,
— Culoz-Genève,
— Nord-Paris,
— Lyon-Nîmes (en cours),
— Est-Paris (en cours).

Au total, depuis le 1er janvier 1945, 2.810 kilomètres de lignes ont été électrifiées, soit une cadence moyenne de 200 kilomètres par an.

Dans le domaine de la « diesélisation », les réalisations sont jusqu'ici moins importantes et n'ont commencé à prendre de l'ampleur qu'au cours de ces dernières années. Les principales lignes intéressées pour le moment par la substitution de la traction Diesel à la traction vapeur sont : la ceinture Nord de Paris, l'étoile d'Orléans et les lignes à l'Ouest de la grande artère Tours-Bordeaux. D'autres réalisations sont en projet.

Par ailleurs, sur de nombreuses lignes, les trains omnibus et certains trains express ont été remplacés par des autorails et les tracteurs Diesel se substituent de plus en plus aux machines de manœuvre à vapeur.

II. — **Le troisième plan de modernisation et d'équipement.**

Dans le domaine des chemins de fer, le troisième plan de modernisation et d'équipement a prévu, en premier lieu, la poursuite des opérations d'électrification. En dehors de l'achèvement des opéra-

tions en cours (Nord-Paris, Est-Paris, Lyon-Nîmes), est envisagée la réalisation des électrifications suivantes :

	LONGUEUR des lignes.	COUT de chaque opération.	DATE d'achèvement des travaux.
		(En milliards.)	
Banlieue Nord (1re étape)	66	3.2	1961
Tarascon-Marseille	100	9.3	1962
Creil-Aulnoye-Somain	236	18.5	1963
Dijon-Neufchâteau	147	8.5	1964
Fouquereuil-Dunkerque (1) ...	123	9.7	1963
Thionville-Apach (1)	21	0.9	1961
Total.....	693	50.1	

(1) Ces opérations n'étaient pas nommément désignées dans le programme du troisième plan.

Ces différentes opérations, outre leur rentabilité du point de vue du chemin de fer, doivent améliorer le bilan énergétique général du pays.

La reconversion des moyens de traction (électrification et traction Diesel) permettrait d'accroître annuellement le rendement thermique de plus de 7 0/0. L'économie annuelle nette, calculée en équivalent charbon, serait de l'ordre de 2,5 millions de tonnes au terme du plan.

A l'achèvement du troisième plan, la longueur du réseau électrifié derait atteindre 7.900 kilomètres et 70 % du trafic devrait être assuré par traction électrique.

Par ailleurs, le troisième plan envisage parmi les autres travaux d'équipement du chemin de fer, différentes opérations destinées à accroître le rendement du rail, à augmenter le débit de certaines sections de lignes ou installations de gares et à améliorer la sécurité. Ces opérations comprennent, notamment, l'installation du bloc automatique lumineux sur différentes grandes artères, l'amélioration des télécommunications (ce qui permettrait, en particulier, d'accroître la rotation du matériel et la création ou la modernisation de triages). Enfin, est également envisagée la poursuite par la Société nationale des chemins de fer français de travaux dits d'intérêt général tels que la suppression de passages à niveau et le développement des usines

hydroélectriques relevant du domaine de la S. N. C. F. Ces différents travaux ne sont cités que pour mémoire puisqu'ils ne figurent pas dans la loi de programme.

En matière de matériel roulant, le troisième plan prévoit l'acquisition annuelle par les chemins de fer français de :

— 100 locomotives électriques,
— 28 automotrices électriques,
— 117 locomotives à moteur thermique (locomotives Diesel et locotracteurs),
— 49 autorails,
— 175 voitures de grande ligne,
— 7.850 wagons.

Au total, y compris les frais généraux et les intérêts intercalaires, le troisième plan a évalué à 261 milliards, sur la base des conditions économiques de janvier 1958, le montant des dépenses d'investissements à engager par la Société nationale des chemins de fer français pour la période 1958-1961.

Ce chiffre, toutefois, ne couvre pas l'intégralité des dépenses d'acquisition de matériel roulant mais seulement la part de ces dépenses qui ne peut être financée par l'annuité de renouvellement. C'est pourquoi les prévisions de la S. N. C. F. relatives à l'exécution du troisième plan font état d'un coût sensiblement supérieur.

Pour les seuls secteurs visés par la loi de programme : électrification et commandes de matériel roulant, la Société nationale estime que la réalisation du troisième plan entraînera les dépenses suivantes :

	1958 (1)	1959 (2)	1960	1961	Total.
Electrification	23,4	20,8	24	24	92,2
Matériel roulant neuf	42,8	55,3	59,5	59,5	217,1
Totaux	66,2	76,1	83,5	83,5	309,3

(1) Dépenses réelles.
(2) Après réévaluation.

III. — La réalisation du plan en 1958 et 1959.

Au cours des deux premières années de l'exécution du Plan, la S. N. C. F. a déjà engagé les opérations suivantes dans les deux secteurs intéressés par la loi de programme :

A. — Electrification

A été commencé l'équipement électrique des lignes :

— Banlieue Nord (1re étape).

— Tarascon-Marseille.

B. — Matériel roulant

Les commandes suivantes ont été ou doivent être passées d'ici à la fin de l'année :

	1958	1959
Locomotives électriques	117	151
Automotrices électriques	15	»
Locomotives Diesel de plus de 500 CV	90	110
Locotracteurs	69	69
Autorails	50	13
Remorques pour autorails	85	50
Voitures à voyageurs	120	120
Wagons	4.225	6.250

IV. — Le projet de loi de programme.

La loi de programme couvre, en ce qui concerne les chemins de fer, les trois exercices 1960, 1961 et 1962. Elle déborde donc d'un an la durée d'exécution du troisième plan.

Nous examinerons successivement les opérations prévues par ce texte pour les deux secteurs électrification et matériel roulant :

A. — Electrification

Dans ce domaine, une remarque préliminaire s'impose. Alors que la loi de programme excède, comme nous venons de le voir, d'une année la durée de réalisation du plan, aucune opération autre que celles prévues au plan n'est envisagée et c'est seulement en 1962 que doit être lancée l'électrification de la ligne de Dijon à Neufchâteau, opération qui normalement aurait dû être engagée pendant la durée d'exécution du plan. On constate donc que, dès maintenant, un retard d'au moins un an est envisagé pour la réalisation du programme d'électrification de la S. N. C. F. En fait, ce retard atteindra sans doute près de deux ans, les délais d'exécution prévus étant supérieurs à ceux envisagés par le plan.

En définitive, les opérations inscrites au projet de loi programme sont celles restant à engager dans le cadre du troisième plan. Ces opérations sont les suivantes :

1) *Lignes Creil-Aulnoye et Busigny-Somain.*

La section de ligne Paris-Creil ayant été électrifiée dans le cadre de l'opération Nord-Paris, il a paru souhaitable de poursuivre l'électrification de la ligne Paris-Creil-Aulnoye et de son embranchement Busigny-Somain. Cette ligne, qui réunit Paris au bassin de la Sambre et aux pays du Nord de l'Europe (lignes Paris-Bruxelles-Amsterdam et Paris-Liège-Cologne), connaît un trafic important tant marchandises que voyageurs, son électrification paraît donc tout à fait justifiée. La rentabilité de l'opération est élevée, près de 24 0/0.

2) *Lignes d'Aulnoye à la frontière belge.*

Il s'agit là d'un complément de l'opération précédente destinée à permettre la traction électrique des trains jusqu'à la frontière. Cette opération se raccorde par ailleurs au programme d'électrification poursuivi par les chemins de fer belges, et qui comprend, notamment, la section belge de la ligne Paris-Bruxelles.

Lorsque l'ensemble des travaux sera achevé des deux côtés de la frontière, le parcours entre Paris et la capitale de la Belgique sera effectué entièrement en traction électrique.

3) *Ligne Fouquereuil-Dunkerque.*

L'électrification de la ligne Fouquereuil-Dunkerque et de son antenne Hazebrouck-Lille permettra l'acheminement des marchandises entre la région de Valenciennes et Dunkerque par trains très lourds (atteignant 4.000 tonnes). Cette électrification est justifiée par les perspectives de développement du trafic entre Dunkerque et les bassins miniers à la suite notamment de la création à Dunkerque d'un important complexe sidérurgique.

4) *Ligne Dijon-Neufchâteau.*

Cette ligne assure la liaison entre les artères Paris-Est et Paris-Lyon, qui sont déjà électrifiées ou en cours d'électrification, il paraît donc souhaitable d'électrifier également la jonction entre ces deux réseaux.

Le montant des dépenses afférentes à ces diverses opérations est indiqué dans le tableau ci-après :

	DATE d'achèvement des travaux.	ENGAGEMENTS PREVUS			
		Total	1960	1961	1962
		(En milliards de francs.)			
Ligne de Creil-Aulnoye....	1963	18,5	18,5	—	—
Ligne de Fouquereuil (Béthune) à Dunkerque et antenne Hazebrouck-Lille	1963	9,7	—	9,7	—
Tronçons de lignes de Aulnoye à la frontière belge (Feignies et Erquelines).	1963	2	—	2	—
Ligne de Dijon-Neufchâteau	1964	8,5	—	—	8,5
Totaux		38,7	18,5	11,7	8,5

*
* *

Lors de son audition par votre Commission des finances, le Ministre des travaux publics, répondant à une question de M. de Montalembert, a indiqué qu'il était dans les intentions de la

S. N. C. F. d'engager en 1962, en plus des opérations mentionnées ci-dessus, l'électrification de la ligne Paris-le Havre; la durée des travaux serait d'environ trois ans.

B. — Commandes de matériel roulant

La loi de programme prévoit, au titre des commandes de matériel roulant neuf, un total d'engagement de 165 milliards se répartissant en tranches annuelles égales de 55 milliards.

Le détail de ces commandes est le suivant :

	1960	1961	1962
Locomotives électriques	91	55	46
Automotrices électriques (éléments triples de banlieue)	25	51	53
Locomotives Diesel de plus de 500 CV	140	140	110
Locotracteurs	50	50	50
Autorails	20	40	40
Remorques pour autorails	50	—	50
Voitures à voyageurs	175	175	120
Wagons	4.350	4.350	4.950

Les commandes de locomotives électriques sont liées aux opérations d'électrification. De même, l'importance des commandes de machines Diesel est la conséquence de la politique de reconversion de la traction poursuivie par la S. N. C. F.

Pour les voitures à voyageurs, il s'agit essentiellement de remplacer par des voitures métalliques les voitures en bois utilisées encore dans les trains rapides et express au moment des pointes de trafic.

Quant aux wagons, leur commande est fonction des besoins prévisibles du trafic marchandises.

Si l'on compare les commandes déjà passées au titre des exercices 1958 et 1959 et celles prévues par la loi de programme

pour 1960 et 1961 avec les prévisions du plan, on constate que la S. N. C. F. réalisera, dans l'ensemble, approximativement ces prévisions, sauf en ce qui concerne les wagons :

	PREVISIONS du plan.	COMMANDES passées ou prévues.
Locomotives électriques	400	414
Automotrices électriques	112	91
Locomotives à moteur thermique (1)	468	480
Autorails	196	123
Voitures grandes lignes	700	590
Wagons	31.400	19.175

(1) Non compris les locotracteurs.

En fait, les prévisions du plan en matière de wagons ont semblé trop larges pour divers motifs.

En premier lieu, la S. N. C. F. pense améliorer d'environ 6 p. 100 la rotation de son parc, grâce à la mise en œuvre de nouveaux moyens de télécommunications et à l'emploi de machines électroniques. Par ailleurs, la Société nationale escompte, par suite d'une meilleure utilisation de ses ateliers, une légère diminution de la durée des immobilisations de wagons pour réparation.

Enfin, il apparaît que le trafic marchandises de la S. N. C. F. sera visiblement inférieur en 1961 aux 58,2 milliards de tonnes-kilomètre prévus par le plan.

Le trafic du rail est, en effet, intimement lié au développement de l'activité, dont il constitue un véritable baromètre. La récession que nous connaissons à l'heure actuelle a provoqué une contraction du trafic et celui-ci n'atteindra probablement même pas cette année le niveau de 1958, soit 52 milliards de tonnes kilométriques. Dans ces conditions, et le Ministre des travaux publics l'a confirmé lors de son audition par votre Commission des finances, les objectifs du plan, dans ce domaine, ne seront pas atteints.

Aussi a-t-on estimé que la commande de 19.000 wagons neufs serait suffisante pour faire face au trafic.

Au total, les engagements prévus au titre de la loi de programme s'élèvent à :

	1960	1961	1962	TOTAL
	(En milliards de francs.)			
Electrification	18,5	11,7	8,5	38,7
Matériel roulant neuf	55	55	55	165
Total	73,5	66,7	63,5	203,7

V. — Le financement de la loi de programme.

Le tableau ci-après retrace les payements auxquels la S. N. C. F. va avoir à faire face au cours des trois prochains exercices au titre, tant des opérations d'électrification et d'acquisition de matériel roulant passées dans le cadre de la loi-programme, que d'engagements antérieurs.

	ENGAGEMENTS	1960	1961	1962	ANNÉES ultérieures.
	(En milliards de francs.)				
1° *Electrification.*					
Payements sur opérations en cours au 31 décembre 1959	45,3	20	12,4	11,7	1,2
Opérations nouvelles	38,7	4	11,6	12,3	10,8
Totaux électrification	84	24	24	24	12
2° *Matériel roulant neuf.*					
Payements sur commandes en cours au 31 décembre 1959	109,7	59,1	41,4	9,2	»
Opérations nouvelles	165	0,4	18,1	45,8	100,7
Total matériel roulant neuf	274,7	59,5	59,5	55	100,7
Totaux généraux	358,7	83,5	83,5	79	112,7

Le financement de ces dépenses sera assuré d'une manière différente suivant qu'il s'agit du matériel roulant ou des travaux d'électrification.

En principe, les commandes de matériel roulant seront autofinancées. En effet, aux termes de l'article 23 de la Convention du 31 août 1937, passée entre l'Etat et la S. N. C. F, il est prévu que les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant « sont considérées comme dépenses d'exploitation dans la mesure où leur montant en principal n'excède pas le montant d'une annuité normale de renouvellement ». Cette annuité *normale* de renouvellement est fixée pour l'année 1960 à 8 p. 100 des recettes de trafic et, pour les années 1961 et 1962, à 9 p. 100 de ces mêmes recettes.

Lorsque pour un exercice donné les dépenses d'acquisition et de transformation de matériel roulant sont inférieures au montant de l'annuité indiquée ci-dessus, la différence est versée à un fonds de renouvellement. Par contre, si ces dépenses sont supérieures au montant de l'annuité de renouvellement, augmenté des disponibilités du fonds de renouvellement (ces disponibilités sont à l'heure actuelle inexistantes) le surplus est considéré comme une dépense complémentaire de premier établissement et financé par voie d'emprunts.

Pratiquement, l'annuité de renouvellement sera de l'ordre de 50 milliards en 1960 et de 57 milliards en 1961 et en 1962. En regard, les payements à faire sur commandes de matériel roulant s'élèveront respectivement à 59,5 milliards, 59,5 milliards et 55 milliards. Devra, par conséquent, être financée par l'emprunt une fraction des commandes s'élevant à 9,5 milliards en 1960 et 2,5 milliards en 1961. En 1962, au contraire, l'annuité de renouvellement serait suffisante pour couvrir les payements correspondants, il subsisterait même un excédent de 2 milliards.

Les dépenses d'électrification devront, au contraire, intégralement être financées par l'emprunt.

Il est donc nécessaire qu'au cours des prochaines années la S. N. C. F. puisse disposer d'autorisations d'emprunt importantes, puisqu'elle devra faire face par ce moyen aux charges de son programme d'électrification, aux règlements des commandes de matériel qui excéderont le montant de l'annuité de renouvellement et aux payements sur les opérations concernant les installations fixes qui ne figurent pas dans la loi de programme.

*
* *

VI. — Conclusions.

L'exécution des opérations proposées par la loi de programme permettrait à la S. N. C. F. de réaliser les objectifs du troisième plan avec toutefois un retard d'au moins un an dans le domaine de l'électrification, et, en matière de matériel roulant, un fort déficit dans le programme « wagon ». Ce déficit sera, pense-t-on, atténué du fait d'une augmentation de trafic inférieure aux prévisions.

L'effort prévu, dans la mesure où il se révélera suffisant, devrait assurer au chemin de fer une modernisation et un développement de ses moyens en rapport avec les tâches auxquelles il aura à faire face au cours des prochaines années.

Il conviendrait, toutefois, que le potentiel accru dont va disposer la Société Nationale soit orienté dans le sens d'un développement harmonieux de l'ensemble de l'économie nationale. Comme l'a indiqué M. le Ministre des Travaux Publics, lors de son audition par votre Commission des finances, en matière de transport un arbitrage doit être fait entre les opérations présentant une rentabilité élevée et celles destinées à assurer la bonne marche du service public. Nous souhaitons, pour notre part, que cet arbitrage ne soit pas fait à sens unique et que la recherche de la rentabilité, éminemment souhaitable en elle-même, ne prime pas toujours la notion de service public.

Le chemin de fer a, en effet, un grand rôle à jouer dans le développement des régions qui, du point de vue économique, sont les moins favorisées. Dans le cadre d'une politique de décentralisation industrielle, il est indispensable que le rail apporte, aux entreprises nouvelles qui viendraient à s'installer dans des zones réputées jusqu'ici agricoles, des facilités de transport, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, pas trop différentes de celles dont bénéficient les entreprises concurrentes situées dans des zones dites industrielles. Dans ce domaine, le chemin de fer ne doit pas suivre le développement des économies régionales, mais le précéder. Il est hors de doute que des usines nouvelles, un peu importantes, ne s'implanteront que là où existent des relations ferroviaires suffisantes.

Aussi, nous pensons que les moyens nouveaux que la loi programme va mettre à la disposition de la S. N. C. F. ne doivent pas

être tous concentrés sur les relations à grand trafic, et qu'une fraction doit être affectée à la desserte des régions de moindre activité économique pour soutenir leurs efforts de développement.

Bien entendu, les électrifications ne sont envisagées, et c'est normal, que pour les grandes artères ; par contre l'emploi de la traction Diesel devrait permettre d'améliorer les conditions d'exploitation des autres lignes qui, notamment dans le Centre et le Midi, laissent à l'heure actuelle assez souvent à désirer.

De même, le parc important de wagons neufs que va commander la Société Nationale ne doit pas seulement comprendre des véhicules destinés aux transports industriels, mais également un nombre suffisant de wagons spéciaux réfrigérés pour l'acheminement vers les grands centres de consommation des fruits et des légumes en provenance des départements agricoles. Trop souvent des denrées alimentaires ont été perdues par suite de l'insuffisance du matériel de transport adéquat alors que les prix à la consommation atteignaient des chiffres exorbitants.

Si le chemin de fer, tout en poursuivant, dans la mesure du possible, une politique de rentabilité, ne perd pas de vue le rôle primordial de service public d'intérêt général qui lui est dévolu, il peut concourir efficacement au développement harmonieux de nos différentes économies régionales ; les industries décentralisées dont il aura facilité l'implantation, comme l'essor agricole qu'encourageront de plus grandes facilités d'expédition des produits du sol, lui procureront à leur tour des trafics et, partant, des recettes supplémentaires.

Nous espérons donc que le Gouvernement orientera dans ce sens la S. N. C. F. et évitera de réserver au bénéfice des seules régions déjà fortement industrialisées l'effort de modernisation du rail.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des finances vous propose d'adopter sans modification la partie du présent projet de loi de programme qui concerne la Société nationale des chemins de fer français.

TRAVAUX PUBLICS

Ports maritimes et voies navigables.

Rapporteur spécial : M. Roger LACHEVRE.

Mesdames, Messieurs,

Les opérations inscrites sous la rubrique « Travaux publics » du projet de loi de programme relative à l'équipement économique général concernent, d'une part, les ports maritimes, d'autre part, les voies navigables. Nous étudierons successivement ces deux secteurs et analyserons les principales opérations prévues en les comparant aux prévisions faites dans ce domaine par le troisième plan de modernisation et d'équipement, que l'on doit considérer comme constituant le programme normal de travaux qu'il conviendrait d'exécuter.

Toutefois, avant d'aborder cet examen, il peut paraître utile d'essayer de déterminer la portée exacte du texte qui nous est soumis. Comme on le sait, les lois de programmes ne comportent aucune autorisation d'engagement de dépenses ; ce sont seulement des listes d'opérations que le Gouvernement envisage de réaliser pendant la période considérée et pour lesquelles les crédits nécessaires doivent être demandés lors du dépôt des lois de finances annuelles. Aussi, a-t-on pu dire qu'il s'agissait là de simples déclarations d'intention sans aucune valeur juridique. Une telle conclusion paraît toutefois un peu hâtive car si l'on se réfère aux déclarations de M. le Premier Ministre, les lois de programme s'imposent d'une manière absolue au Gouvernement et obligent celui-ci à mettre tout en œuvre pour l'exécution des opérations qui y sont inscrites, notamment en demandant au Parlement l'ouverture des crédits nécessaires.

M. Debré a, en effet, indiqué textuellement au Sénat, lors de la séance du 4 juin dernier, à propos de la loi de programme relative à l'équipement sanitaire et social : « Politiquement c'est une loi, et dans ces conditions le seul organe qui puisse ne pas appliquer une loi, c'est le Parlement. En ce qui concerne le Gouvernement et l'Administration, cette règle s'impose. »

« Cette loi de programme, comme les trois autres, prévoit un minimum de dépenses indispensables qui seront, en principe, inférieures aux dépenses budgétaires de chaque année. C'est dire que si des cas de force majeure nous obligent à des économies, celles-ci porteront sur les dépenses qui devraient être inscrites chaque année au budget et non pas sur ce noyau que nous pouvons considérer comme incompressible. »

Concernant le cas particulier des ports maritimes et des voies navigables, nous pensons donc que si le projet qui vous est soumis est finalement adopté par le Parlement, le Gouvernement se trouvera lié indiscutablement et ne pourrait, par conséquent, exclure des prochaines lois de finances une quelconque des opérations retenues par la loi de programme.

*
* *

Par ailleurs, il convient de souligner que le projet de loi en cause ne comporte qu'une partie des opérations pour lesquelles des crédits d'engagement seront demandés dans les prochaines lois de finances.

M. Buron, au cours de son audition par votre Commission des finances a indiqué que les opérations inscrites au titre des ports maritimes et des voies navigables dans ce texte ne représentaient que 50 p. 100 à 60 p. 100 des crédits qui seront finalement ouverts par les lois de finances. En particulier, concernant les ports maritimes, n'ont été retenues dans la loi de programme que les améliorations destinées à permettre à nos ports les plus importants de faire face à la concurrence de ports étrangers ; les opérations intéressant les autres ports seront prévues dans les lois budgétaires annuelles.

PORTS MARITIMES

I. — La situation actuelle des ports maritimes.

Les ports français ont pour la plupart subi pendant la guerre des destructions considérables. Si leur reconstruction est maintenant en voie d'achèvement, ils sont, par contre, insuffisamment équipés pour faire face dans des conditions satisfaisantes aux trafics qui leur incombent, d'où des retards, parfois sérieux, dans les opérations portuaires. Or, quand on sait les dépenses importantes qu'entraîne par journée d'armement un navire moderne, on comprend que les immobilisations inutiles qui sont imposées dans nos ports indisposent sérieusement la clientèle et l'incitent à se diriger vers des ports étrangers voisins mieux équipés. Il y a là une situation préoccupante qui doit retenir tout spécialement l'attention des pouvoirs publics et qui appelle une solution rapide.

*
* *

II. — Les ports maritimes et le troisième plan.

Concernant les ports maritimes, les préoccupations du troisième plan ont été essentiellement les suivantes :

— faire face à l'augmentation des tirants d'eau et du tonnage des navires tant en ce qui concerne les opérations portuaires proprement dites que les dispositifs de carénage et les quais de réparation ;

— obtenir une diminution des frais de port en réduisant les délais d'attente et de séjour à quai des navires ;

— permettre un accroissement du trafic, en particulier en ce qui concerne les combustibles liquides et solides et les trafics nouveaux, nés de la création d'installations sidérurgiques sur les côtes.

Concernant le cas particulier des ports maritimes et des voies navigables, nous pensons donc que si le projet qui vous est soumis est finalement adopté par le Parlement, le Gouvernement se trouvera lié indiscutablement et ne pourrait, par conséquent, exclure des prochaines lois de finances une quelconque des opérations retenues par la loi de programme.

*
* *

Par ailleurs, il convient de souligner que le projet de loi en cause ne comporte qu'une partie des opérations pour lesquelles des crédits d'engagement seront demandés dans les prochaines lois de finances.

M. Buron, au cours de son audition par votre Commission des finances a indiqué que les opérations inscrites au titre des ports maritimes et des voies navigables dans ce texte ne représentaient que 50 p. 100 à 60 p. 100 des crédits qui seront finalement ouverts par les lois de finances. En particulier, concernant les ports maritimes, n'ont été retenues dans la loi de programme que les améliorations destinées à permettre à nos ports les plus importants de faire face à la concurrence de ports étrangers ; les opérations intéressant les autres ports seront prévues dans les lois budgétaires annuelles.

PORTS MARITIMES

I. — La situation actuelle des ports maritimes.

Les ports français ont pour la plupart subi pendant la guerre des destructions considérables. Si leur reconstruction est maintenant en voie d'achèvement, ils sont, par contre, insuffisamment équipés pour faire face dans des conditions satisfaisantes aux trafics qui leur incombent, d'où des retards, parfois sérieux, dans les opérations portuaires. Or, quand on sait les dépenses importantes qu'entraîne par journée d'armement un navire moderne, on comprend que les immobilisations inutiles qui sont imposées dans nos ports indisposent sérieusement la clientèle et l'incitent à se diriger vers des ports étrangers voisins mieux équipés. Il y a là une situation préoccupante qui doit retenir tout spécialement l'attention des pouvoirs publics et qui appelle une solution rapide.

*
* *

II. — Les ports maritimes et le troisième plan.

Concernant les ports maritimes, les préoccupations du troisième plan ont été essentiellement les suivantes :

— faire face à l'augmentation des tirants d'eau et du tonnage des navires tant en ce qui concerne les opérations portuaires proprement dites que les dispositifs de carénage et les quais de réparation ;

— obtenir une diminution des frais de port en réduisant les délais d'attente et de séjour à quai des navires ;

— permettre un accroissement du trafic, en particulier en ce qui concerne les combustibles liquides et solides et les trafics nouveaux, nés de la création d'installations sidérurgiques sur les côtes.

Les principales opérations retenues par le plan ont été :

— à Dunkerque, la construction d'un bassin spécial destiné à recevoir le trafic du complexe sidérurgique prévu dans ce port, et d'une nouvelle darse permettant de recevoir le trafic que, dans son état actuel, le port n'est pas en mesure d'assurer ;

— au Havre, l'établissement d'un poste minéralier et l'extension des installations concédées spécialisées pour le trafic des combustibles liquides ;

— à Rouen, l'achèvement des travaux d'aménagement de l'estuaire de la Seine prévus par la loi de 1932 ;

— à Caen, l'amélioration des accès maritimes pour desservir efficacement l'industrie sidérurgique caennaise ;

— à Brest, à défaut de la mise à la disposition du commerce de la grande forme de la marine nationale, l'implantation d'un engin de radoub pour navires de gros tonnage ;

— à Marseille, la construction d'une forme de radoub pour grands navires, la reconstruction et l'équipement de quais destinés à la réparation navale, enfin le développement des annexes pétrolières de la région de Port-de-Bouc ;

— à la Ciotat, achèvement des travaux entrepris pour l'agrandissement du port en raison du développement du chantier de constructions navales.

A ces opérations devraient s'ajouter dans la plupart des ports tant de commerce que de pêche différents travaux de modernisation et d'équipement de l'infrastructure et de la superstructure ainsi que des opérations de modernisation et d'équipement de la signalisation maritime et d'acquisition d'engins de dragage.

La réalisation de ce programme nécessiterait pour les quatre années couvertes par le plan (1958 à 1961) l'engagement d'un montant d'autorisations de programme à la charge de l'Etat de 72 milliards et des crédits de payements totaux de 93 milliards (y compris les fonds de concours et les dépenses de superstructure et d'outillage à la charge des collectivités publiques).

III. — **Les opérations engagées en 1958 et 1959.**

Pour 1958 et 1959, deux premières années d'exécution du plan, les autorisations de programme ouvertes au titre des dépenses en capital des ports maritimes ont été les suivantes :

	1958	1959
	(En millions.)	
Ports de commerce	7.600	8.900
Ports de pêche	350	375
Réévaluation d'opérations engagées sur des programmes précédents	1.450	1.135
Total	9.400	10.410

Ces autorisations ont permis d'engager les opérations ci-après :

— *Dunkerque :* réalisation du bassin sidérurgique, réparation de la jetée Est, aménagement des dessertes ;

— *Boulogne* et *Calais :* opérations diverses ;

— *Le Havre :* reconstruction du quai de la Floride entre les P. K. 1.530 et 2.130 et amélioration des profondeurs dans le bassin de marée ;

— *Rouen :* reconstruction de quais ;

— *Caen :* amélioration et extension du port ;

— *Brest :* reconstruction de quais ;

— *Bordeaux :* aménagement de quais et enlèvement d'épaves ;

— *Marseille :* approfondissement de la passe de Port-de-Bouc, reconstruction du quai du Large, aménagement du bassin de remisage et des terre-pleins ;

— *Bastia :* reconstruction des jetées.

*
* *

IV. — La loi de programme.

La loi de programme pour les trois années 1960, 1961 et 1962 prévoit des autorisations d'engagement à la charge de l'Etat de 24.600 millions réparties en tranches annuelles d'égal montant ; mais à ces engagements il convient d'ajouter le produit des fonds de concours à fournir par les Chambres de commerce et les ports autonomes, qui doivent s'élever à 17.610 millions. En définitive, l'ensemble des opérations inscrites à la loi de programme représente un total de 42.210 millions.

Les opérations proposées ont été choisies parmi celles qui présentaient un caractère d'urgence particulièrement marqué et qui, d'autre part, répondent à l'un des critères suivants :

— assurer la desserte d'importants établissements industriels situés dans les ports maritimes et dont la création ou l'extension est en cours d'exécution ou en projet (notamment complexe sidérurgique de Dunkerque) ;

— permettre aux grands navires pétroliers et minéraliers, qui vont entrer prochainement en service tant en France qu'à l'étranger, d'utiliser nos ports pour leurs opérations commerciales et leurs réparations dans des conditions satisfaisantes. Ces très grands navires ne sont, en effet, rentables que si leur rotation est élevée et, par conséquent, leurs séjours dans les ports réduits au minimum.

— améliorer les conditions d'exploitation générale de nos grands ports, notamment par l'augmentation du nombre des postes à quai et l'aménagement des liaisons intérieures.

Les principales opérations inscrites au projet de loi de programme intéressent les ports suivants :

Dunkerque : achèvement du bassin minéralier et construction de la darse VI. Ces travaux sont nécessaires pour permettre au port de faire face à l'accroissement prévu du trafic sidérurgique.

Boulogne-sur-Mer : construction d'une nouvelle darse motivée également par les perspectives du trafic sidérurgique.

Le Havre : achèvement de la reconstruction du quai de la Floride pour augmenter la capacité du trafic du port.

Rouen : achèvement des travaux d'amélioration de l'estuaire de la Seine.

Brest : construction d'une cale de radoub ou d'un dock flottant pour faire face aux besoins accrus en matière de réparation provoqués par le développement de la flotte pétrolière.

Bordeaux : reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave et amélioration du chenal.

Marseille :

— transformation de l'ancien bassin de remisage et du bassin national pour permettre l'accroissement des possibilités de trafic du port.

— approfondissement de la rade et de la passe de Port-de-Bouc et aménagement de quais et de postes pétroliers pour faire face au développement du trafic des hydrocarbures et notamment permettre l'admission dans le port des grands pétroliers modernes.

En ce qui concerne le port de *Fort-de-France*, M. Buron lors de son audition par votre Commission des finances a eu l'occasion de préciser à la suite d'une intervention de notre collègue *M. Marie-Anne* que la forme de radoub existant dans ce port, à l'heure actuelle inutilisable, serait prochainement remise en état de fonctionner.

Le détail des opérations prévues par le projet de loi de programme figure dans le tableau ci-après qui indique pour chacune d'elles la répartition entre financement par le budget général et financement par voie de fonds de concours.

DESIGNATION DE L'OPERATION	DATE prévue pour l'engagement de l'opération.	DATE probable d'achèvement.	MONTANT total des travaux.	FINANCEMENT	
				Autorisations de programme.	Fonds de concours.
			(En millions de francs.)		
Dunkerque :					
1. Construction du bassin minéralier (achèvement).....	1960	1963	2.700	1.350	1.350
2. Reconstruction et transformation de la jetée de l'Est...	1961	1962	630	330	300
3. Construction de la darse VI.	1962	1965	7.200	3.600	3.600
A reporter.....			10.530	5.280	5.250

DESIGNATION DE L'OPERATION	DATE prévue pour l'engagement de l'opération.	DATE probable d'achèvement.	MONTANT total des travaux.	FINANCEMENT	
				Autorisations de programme.	Fonds de concours.
			(En millions de francs.)		
Report			10.530	5.280	5.250
Boulogne :					
4. Construction d'une nouvelle darse	1961	1964	5.100	2.125	2.975
5. Construction de la digue Nord.	1960	1961	600	200	400
Le Havre :					
6. Desserte du bassin minéralier.	1960	1961	200	100	100
7. Reconstruction du quai de la Floride (achèvement).....	1960	1962	1.200	1.200	»
8. Reconstruction de la digue Sud	1962	1963	500	500	»
9. Amélioration des dessertes routières (parties Ouest et Est)	1961	1962	700	350	350
Rouen :					
10. Amélioration de l'estuaire de la Seine (achèvement)....	1960	1962	2.200	1.100	1.100
Caen :					
11. Amélioration des accès (achèvement)	1960	1961	800	400	400
12. Construction du quai de Calix.	1961	1962	450	375	75
Brest :					
13. Construction d'un engin de radoub	1960	1963	4.400	2.200	2.200
14. Reconstruction des quais du cinquième bassin.....	1961	1962	240	160	80
Nantes-Saint-Nazaire :					
15. Construction d'une drague aspiratrice	1960	1961	1.500	1.500	»
16. Restauration et amélioration du chenal de la Loire-Maritime	1961	1962	500	400	100
Bordeaux :					
17. Reconstruction des ouvrages de la Pointe-de-Grave.....	1960 à 1962	1963	800	800	»
A reporter			29.720	16.690	13.030

DESIGNATION DE L'OPERATION	DATE prévue pour l'engagement de l'opération.	DATE probable d'achèvement.	MONTANT total des travaux.	FINANCEMENT	
				Autorisations de programme.	Fonds de concours.
			(En millions de francs.)		
Report			29.720	16.690	13.030
18. Rempiètement des quais de Bussens	1961	1963	240	120	120
19. Amélioration du chenal.....	1961 et 1962	1964	1.000	500	500
Sète :					
20. Elargissement du quai Nord de la jetée 4/5 et raccordement avec le quai d'Alger..	1961	1962	220	110	110
21. Reconstruction du pont de la Victoire	1962	1963	700	350	350
Marseille :					
22. Reconstruction des quais du bassin de la gare maritime.	1960	1962	650	420	230
23. Rescindement et transformation de l'ancien bassin de remisage	1961	1963	1.900	1.350	550
24. Reconstruction et transformation du bassin national....	1962	1964	1.450	955	495
25. Amélioration de la circulation routière à l'Est et au Sud du bassin de radoub et raccordement à l'autoroute Nord	1961	1962	400	200	200
26. Reconstruction et rempiètement des quais au large du bassin national et au bassin de la Pinède.....	1960	1961	1.300	1.050	250
27. Construction de postes pétroliers	1962	1963	630	315	315
28. Rectification du chemin du littoral à l'Est du bassin de remissage	1962	1963	400	400	»
29. Approfondissement de la passe et de la rade intérieure de Port-de-Bouc.....	1961	1964	2.500	1.250	1.250
30. Reconstruction de la passe de Jonquières à Martignac....	1962	1964	800	590	210
La Ciotat :					
31. Extension du port (achèvement)	1960	1961	300	300	»
			42.210	24.600	17.610

V. — **Conclusions.**

Au cours des années 1958 et 1959, un retard important a été pris en ce qui concerne les ports maritimes, dans l'exécution du troisième plan.

Alors que pour la période 1958-1961 des dépenses totales de l'ordre de 93 milliards avaient été prévues aux conditions économiques de septembre 1957, pour les deux premières années, les sommes dont ont disposé les ports maritimes pour la modernisation de leur infrastructure n'ont été que de 30 milliards, y compris les participations des chambres de commerce (1).

Or, le projet de loi de programme qui cependant déborde d'un an la durée d'exécution du plan ne prévoit, pour sa part, que 42 milliards.

Ainsi, même sans tenir compte des hausses de prix intervenues depuis 1957, le total des crédits dont disposeront les ports maritimes pour la période de cinq ans 1958-1962, est inférieur de plus de 20 milliards à celui prévu par le troisième plan pour la période de quatre ans 1958-1961.

Sans doute, les autorisations d'engagement prévues par la loi de programme constituent-elles seulement des minima et peut-on avoir l'espoir de l'ouverture dans les lois de finances annuelles de crédits supplémentaires ; il apparaît cependant exclu que la totalité des opérations inscrites au troisième plan puisse être exécutée, même avec un an de retard.

---

(1) Ces participations se sont élevées à 4.800 millions pour 1958 et seront, cette année, d'environ 5.300 millions.

VOIES NAVIGABLES

I. — La situation actuelle du réseau français de voies navigables.

Le réseau français de voies navigables est important puisqu'il ne comporte pas moins, à l'heure actuelle, de 3.279 kilomètres de rivières aménagées et de 4.597 kilomètres de canaux. Il assure, par ailleurs, un trafic marchandises égal à environ 30 p. 100 de celui du chemin de fer.

Ce réseau, toutefois, est assez vétuste et ses caractéristiques sont souvent inférieures aux besoins du trafic. A l'exception du Rhin, du Rhône, de la Saône et de la Seine, le réseau n'est accessible au maximum qu'aux péniches de 38,50 mètres de long, portant 280 tonnes à l'enfoncement de 1,80 mètre et 340 tonnes à l'enfoncement de 2,20 mètres. De nombreuses sections du réseau, en particulier, dans les régions industrielles du Nord et de l'Est, ne permettent la navigation qu'à l'enfoncement de 1,80 mètre. Il y a là un retard très net de l'infrastructure de nos voies navigables qu'il convient de combler.

II. — Le troisième plan.

Le troisième plan de modernisation et d'équipement, après avoir souligné le retard pris dans la réalisation du deuxième plan par les voies navigables, par suite de l'insuffisance des crédits ouverts, a préconisé un effort particulier dans ce domaine, d'une part, pour faire face à un accroissement sensible du trafic, certaines voies ne permettant, à l'heure actuelle, aucune expansion, d'autre part, pour améliorer les conditions de navigation en vue de profiter au maximum du tonnage de la flotte modernisée dont l'enfoncement maximum a été porté à 2,20 mètres.

Les opérations à réaliser se décomposent essentiellement en :

— travaux permettant de rattraper pour les voies à grand ou moyen trafic les retards accumulés en matière de gros entretien : défenses des berges, amélioration des moyens d'alimentation en eau, etc. ;

— modernisation des voies les plus importantes pour permettre la navigation à l'enfoncement de 2,20 mètres et supprimer certaines difficultés locales freinant l'écoulement du trafic ;

— modification de structure sur les voies essentielles destinées à assurer les trafics fortement accrus en fonction du développement économique et des perspectives du Marché commun ;

— le cas échéant, réalisation de voies nouvelles.

Les opérations prévues à ce titre par le troisième plan sont notamment :

— l'approfondissement du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes vers Metz et la Sarre ;

— la modernisation de la Seine ;

— la construction du canal du Nord ;

— l'approfondissement des canaux du Rhône au Rhin et de l'Est, branche Sud ;

— la poursuite de la mise au gabarit de 1.350 tonnes de la liaison Dunkerque-Valenciennes ;

— des opérations diverses sur les voies les plus fréquentées et dans les ports fluviaux.

Au total, le troisième plan a prévu, pour la période 1958-1961, l'engagement de travaux d'un montant de 71 milliards.

III. — **Les opérations réalisées en 1958 et à réaliser en 1959.**

Le montant des autorisations de programme accordées en 1958 et 1959, au titre des voies navigables, s'est élevé à 5.800 millions pour 1958 et 7.298 millions pour 1959.

Ces autorisations ont constitué du reste la quasi-totalité du financement des opérations engagées, les participations provenant de fonds de concours ayant été très réduites (262 millions en 1958).

En 1958, une seule opération importante a été engagée, la construction d'une écluse à Andrésy sur la Basse-Seine (1.000 millions).

Les autres opérations ne concernent que des travaux d'importance réduite intéressant en particulier la liaison Dunkerque-Valenciennes, la liaison Nord-Paris et le canal de la Marne au Rhin.

En 1959, les principales opérations engagées ont porté sur les aménagements suivants :

— voie Dunkerque-Valenciennes : (1.300 millions), en particulier l'achèvement de l'écluse de Courchelette et la reconstruction de l'écluse de Pont-Malin ;
— voie Nord-Paris : 500 millions ;
— canal de la Marne au Rhin et ses antennes : 1.400 millions ;
— aménagement de la haute Seine : 900 millions.

IV. — **La loi de programme.**

Le projet de loi de programme prévoit, sous réserve de la réalisation des emprunts correspondants, l'engagement pour les années 1960 à 1962 d'un montant total de travaux de : 51,2 milliards, dont 29,4 milliards provenant des autorisations de programme budgétaires, et 21,8 milliards provenant de fonds de concours ou d'emprunts (1).

Les opérations envisagées qui sont, en principe, celles prévues par le troisième plan concernent les travaux suivants :

1° *Mise à 2,20 mètres d'enfoncement de la liaison Dunkerque-Valenciennes.*

Le plan a retenu pour cette voie la mise au gabarit européen de 1.350 tonnes. Toutefois, en raison de l'importance d'un tel aménagement, il n'a pas paru possible de le réaliser en une seule fois. La loi de programme prévoit donc seulement une première étape comprenant l'exécution des approfondissements nécessaires pour permettre la navigation à 2,20 mètres d'enfoncement entre le port de Dunkerque et Valenciennes. Toutefois, les ouvrages dont la reconstruction est nécessaire seront établis en fonction du gabarit de 1.350 tonnes et adaptés à la technique des convois poussés. Cette technique paraît, en effet, devoir se développer rapidement. L'artère Dunkerque-Valenciennes est l'une des plus importantes du réseau français. Le trafic annuel y atteint 6 millions de tonnes sur certaines sections et est appelé à s'accroître en fonction du développement du trafic du port de Dunkerque, exportations de produits métallurgiques, importations d'hydrocarbures et de minerais.

---

(1) Le bleu du projet de loi relatif à l'équipement économique général fait état d'un montant de fonds de concours ou d'emprunts de 23 milliards. Il s'agit là d'une erreur matérielle.

2° *Achèvement du canal du Nord.*

Ce canal permettra de doubler le canal de Saint-Quentin, aux caractéristiques médiocres, par une voie moderne, assurant, dans de bonnes conditions, la liaison fluviale entre le Nord et la région parisienne, liaison qui intéresse un trafic de l'ordre de 8 millions de tonnes.

3° *Aménagement de la Basse-Seine.*

A l'heure actuelle, le trafic annuel dépasse sur la Basse-Seine 11 millions de tonnes. L'amélioration de cette voie est rendue nécessaire par l'accroissement constant du tonnage et l'augmentation considérable des distances de transport des matériaux de constructions dont les lieux de production s'éloignent progressivement de Paris. A cet effet, il est prévu notamment la suppression de deux barrages et la modernisation d'écluses. Ces différentes mesures doivent diminuer la durée actuelle des parcours, notamment en réduisant les importants délais d'attente qu'on observe trop souvent aux écluses.

4° *Aménagement de la Haute-Seine.*

La canalisation de la Haute-Seine, en amont de Corbeil, est réalisée à l'heure actuelle par des ouvrages vétustes qui ne permettent la navigation qu'à l'enfoncement de 1,80 mètre. Or, cette voie assure un trafic très important, de l'ordre de 8 millions de tonnes par an constitué, pour une large part, de matériaux de constructions. Ce trafic étant en plein développement, il paraît indispensable d'aménager le fleuve en amont de Corbeil pour permettre la navigation aux bateaux de grand gabarit et à l'enfoncement de 2,80 mètres. La tranche de travaux prévus doit permettre cette navigation jusqu'à Montereau et améliorera, en outre, la circulation fluviale jusqu'à Bois-le-Roi.

5° *Mise à l'enfoncement de 2,20 mètres du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes.*

L'aménagement du canal de la Marne au Rhin, entre Toul et Gondrexange et entre Strasbourg et Lupstein et de ses antennes, Frouard—Metz et Toul—Neuves-Maisons, est destiné à faciliter, d'une part, les transports locaux de la région nancéienne, d'autre part, les liaisons entre Strasbourg et son interland.

6° *Mise à l'enfoncement de 2,20 mètres du canal du Rhône au Rhin.*

Cet aménagement porte sur la section du canal du Rhône au Rhin reliant Strasbourg au grand canal d'Alsace à Neuf-Brisach et sur la section Niffer—Mulhouse.

7° *Opérations diverses.*

Sous cette rubrique, la loi de programme a prévu un montant total d'autorisations de programme de 4.400 millions concernant l'année 1962. Ces autorisations sont destinées à permettre la réalisation de certaines opérations non encore fixées avec certitude mais qui intéresseront probablement le Rhône ainsi que les voies navigables du Nord et de l'Est. Répondant à une question de M. Bruhnes, le Ministre des Travaux Publics, lors de son audition par votre Commission des finances, a précisé que, pour l'aménagement du Rhône, une coordination était réalisée entre les besoins de la navigation et les nécessités de l'équipement hydroélectrique.

Il est à noter que la canalisation de la Moselle n'est pas prévue au projet de loi de programme. En effet, les crédits nécessaires au financement de la part des travaux incombant au budget de l'Etat français doivent être inscrits, en 1960, au budget du Ministère des finances — Charges communes.

On peut toutefois indiquer qu'à la cadence actuelle des travaux exécutés par l'Allemagne on peut envisager la possibilité d'ouvrir la Moselle à la navigation en 1963, les travaux n'étant totalement achevés qu'en 1964.

D'ici là, la Société internationale de la Moselle devra résoudre par voie d'emprunt le problème du financement de la tranche de travaux qui lui incombe.

*
* *

L'ensemble des opérations inscrites au projet de loi de programme représente, comme on l'a vu, une dépense totale d'environ 51 milliards et doit être financé d'une part, par des crédits budgétaires, d'autre part, au moyen du produit d'emprunts et de fonds de concours.

Ces emprunts seront effectués dans le cadre de la loi du 9 avril 1953. On se rappelle que ce texte, « en vue d'augmenter les

dotations que l'Etat est amené à consacrer à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables », a autorisé l'Office National de la Navigation à percevoir des taxes « sur l'ensemble du réseau de navigation intérieure ou sur certaines voies ou sections de voies faisant partie de ce réseau ». Le produit de ces taxes est affecté soit au service d'emprunts contractés par l'Office National de la Navigation, soit au service des allocations fournies par le même établissement en vue de constituer des fonds de concours destinés à l'amélioration et à la modernisation du réseau de navigation intérieure.

Le tableau ci-après indique, pour les différentes opérations inscrites à la loi de programme, la répartition du financement entre le budget, les fonds de concours et le produit des emprunts :

DESIGNATION DES OPERATIONS	MONTANT total.	AUTORISATIONS de programme budgétaires.	FONDS de concours.	EMPRUNTS à réaliser.
1° *Mise à 2,20 m* d'enfoncement de la liaison Dunkerque-Valenciennes	7,9	4,9	0,7 (1)	2,3
2° *Achèvement du canal du Nord.*	21	7	»	14
3° *Aménagement de la Basse-Seine*	7,2	4,4	1 (2)	1,8
4° *Aménagement de la Haute-Seine*	5,7	3,7	»	2
5° *Mise à 2,20 m du canal de la Marne au Rhin et antennes.*	4	4	»	»
6° *Mise à 2,20 m du canal du Rhône au Rhin*.....	1	1	»	»
7° *Opérations diverses*.....	4,4	4,4	»	»
	51,2	29,4	1,7	20,1

(1) Il s'agit de fonds de concours versés par les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

(2) Il s'agit d'un emprunt réalisé en 1959, par l'O. N. N., au titre de la reconstruction du barrage de Méricourt.

Par ailleurs, la décomposition des autorisations de programme budgétaires entre les trois années couvertes par la loi de programme est la suivante :

DESIGNATION DES OPERATIONS	ANNEES D'ENGAGEMENT		
	1960	1961	1962
	(Millions de francs.)		
1. Mise à 2,20 m. d'enfoncement de la liaison Dunkerque—Valenciennes et reconstruction des ouvrages des Fontinettes et de Watten au gabarit de 1.350 t. :			
a) Mise à 2,20 m. de la section Aire—Bauvin, ouvrage des Fontinettes, suppression de l'écluse de Neuville	2.200	»	»
b) Mise à 2,20 m. de la section Watten—Aire, ouvrage de Watten	»	2.200	»
c) Mise à 2,20 m. de la section Dunkerque—Watten	»	»	500
2. Achèvement du canal du Nord :			
a) 1re section : versant Sensée ; 3e section : souterrain de la Pannetterie et ouvrage de franchissement de la voie ferrée	2.000	»	»
b) 1re section : versant Somme ; 2e section : traversée des marais de la Somme ; 3e section : versant Oise	»	2.700	»
c) 2e section : achèvement ; 3e section : versant Somme	»	»	2.300
3. Aménagement de la Basse-Seine entre les P. K. 76 et 162 :			
a) Barrage et écluse de Méricourt. Aménagement du bief de Port-Villez	2.400	»	»
b) Ecluse de Notre-Dame-de-la-Garenne. Aménagement du bief de Meulan	»	1.400	»
c) Suppression des barrages de Port-Villez et Meulan	»	»	600
4. Aménagement de la Haute-Seine entre les P. K 72 et 132 :			
a) Reconstruction des barrages du Coudray et de la Cave ; suppression du barrage de la Madeleine	1.300	»	»
b) Suppression des barrages de Citanguette et de Samois ; doublement de l'écluse de Coudray	»	1.400	»
c) Doublement de l'écluse de Vives-Eaux ; mise à 2,20 m. d'enfoncement entre le P. K. 102 et 132	»	»	1.000
5. Mise à 2,20 m. du canal de la Marne au Rhin de Toul à Gondrexange et entre Strasbourg et Lupstein et de ses antennes Frouard—Metz et Toul—Neuves-Maisons :			
a) Ecluse de Rechicourt et antenne Frouard—Metz	1.500	»	»
b) Bief de partage de Gondrexange et section Toul—Rechicourt	»	1.500	»
c) Section Strasbourg—Lupstein et section Toul—Neuves-Maisons	»	»	1.000
6. Mise à 2,20 m. du canal du Rhône au Rhin sur les sections Strasbourg—Neuf-Brisach et Niffer—Mulhouse :			
a) Section Niffer—Mulhouse	400	»	»
b) Section Strasbourg—Neuf-Brisach	»	600	»

DESIGNATION DES OPERATIONS	ANNEES D'ENGAGEMENT		
	1960	1961	1962
	(Millions de francs.)		
7. Opérations diverses sur les voies du Nord, de l'Est ou sur le Rhône	»	»	4.400
Totaux annuels	9.800	9.800	9.800
Total général	29.400		

V. — Conclusions.

Le projet de loi de programme représente un effort certain par rapport à la situation antérieure puisque, pour chacune des années couvertes par ce projet, les autorisations d'engagement budgétaires s'élèvent à 9.800 millions, alors qu'elles n'ont été que de 5.800 millions en 1958 et 7.298 millions en 1959. Par contre, si l'on compare la loi de programme aux prévisions du troisième plan, il apparaît immédiatement que les investissements prévus ne permettront pas de réaliser intégralement ce plan. En effet, pour la période couverte par le troisième plan (années 1958 à 1961), les opérations déjà engagées, ou dont l'engagement est prévu au titre de la loi de programme, représentent environ 47 milliards (y compris les ressources à provenir de fonds de concours et d'emprunts gagés sur péage), alors que le plan avait envisagé pour cette période l'engagement d'investissements s'élevant à 71 milliards. Encore convient-il de souligner que le plan a été établi sur la base des conditions économiques en septembre 1957, alors que la loi de programme est au niveau des prix de 1959.

Sans doute, la loi de programme ne constitue-t-elle qu'un minimum et des autorisations d'engagement supplémentaires pourront-elles être ouvertes par les prochaines lois de finances ; on peut toutefois douter que ces autorisations soient suffisantes pour permettre, en ce qui concerne les voies navigables, la réalisation intégrale du programme fixé par le troisième plan avant la fin de 1961.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des finances vous propose d'adopter sans modification la partie du présent projet de loi de programme qui concerne les ports maritimes et les voies navigables.

AVIATION CIVILE

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO

I. — Le caractère fragmentaire de la loi de programme.

Mesdames, Messieurs,

Ce caractère fragmentaire est souligné par deux observations :

1° La loi de programme ne couvre que les années 1960 et 1961 alors que les autres opérations intéressant l'équipement économique général portent sur la période 1960-1962.

Peut-être est-il possible de trouver une justification à cette anomalie dans l'évolution très rapide des techniques dans le domaine de l'aviation qui franchit en ce moment un pas nouveau avec l'avènement des appareils à réaction sur les lignes commerciales ? Mais cette explication ne saurait satisfaire entièrement l'esprit car d'autres travaux, d'une urgence analogue et nécessitant d'aussi longs délais, ne sont pas compris dans cette loi.

En Commission des finances, le Ministre nous a déclaré que si la loi de programme ne couvrait que certaines dépenses d'investissement pour la navigation aérienne et pour la météorologie, il fallait en voir la nécessité dans le désir de conserver aux constructeurs un potentiel industriel indispensable et pour éviter des difficultés d'ordre social.

Cette observation nous semble ne devoir être acceptée que sous bénéfice d'inventaire car il nous apparaît que des sujets importants, tels que l'infrastructure et la construction de prototypes, sont au moins aussi essentiels pour le maintien aux industries intéressées d'un minimum d'activité et sont aussi aisément identifiables.

2° Le texte qui nous est soumis ne couvre qu'une très faible partie des travaux d'investissement : 3.300 millions environ, alors

que le budget de l'aviation civile s'élève, pour l'année 1959, à 22.500 millions pour les dépenses en capital et qu'il n'est pas absurde de croire qu'il atteindra 26 milliards en 1960.

C'est de loin la loi de programme qui comporte, par rapport au budget définitif, la part la plus modeste dans ses prévisions.

Le chapitre des dépenses de prototypes, les chapitres des dépenses d'infrastructure qui constituent les postes les plus importants, sont volontairement omis. On peut même dire que les intentions du Gouvernement, manifestées par la loi de programme en ce qui concerne la météorologie ne couvrent que moins de 50 % du budget probable de 1960 et pour la navigation aérienne 70 à 80 %.

Or, l'amélioration de l'infrastructure (pistes en particulier) présente un caractère d'urgence qui n'est pas niable et qui est lié à la mise en service dès la fin de 1959 et en 1960 de quadriréacteurs *D. C. 8* et *Boeing 707* intercontinentaux, à la réception des *Tupolev 104* et peut-être *114*, enfin peut-être à la réception de *Comet IV*, qui exigent, dans la plupart des cas, des pistes égales ou supérieures à 3.000 mètres et prévues pour des tonnages atteignant ou dépassant 130 tonnes.

D'autre part, le système de freinage de ces avions est tel que les pistes doivent comporter un sérieux coefficient de sécurité. Enfin, les consommations très élevées de ces appareils à basse altitude exigent le dégagement rapide des pistes principales d'atterrissage par de nombreuses pistes de dégagement et d'importantes aires de stationnement.

Il paraît surprenant que dans ces conditions le Gouvernement n'ait pas pris l'initiative d'inclure ces dépenses dans le texte qui nous est présenté.

Au cours de son audition du 3 juillet 1959 par la Commission des finances du Sénat, M. le Ministre des Travaux publics et des Transports nous a indiqué que cette loi de programme valait surtout par ce qu'elle ne contenait pas. On ne saurait donc s'étonner que nous consacrions plusieurs pages à l'examen des perspectives concernant l'infrastructure et concernant, également, la construction de prototypes.

Pour justifier le silence de la loi de programme sur ces importants sujets, le Ministre nous a parlé d'arbitrages délicats à réaliser entre aérodromes voisins et qui seraient parfois concurrents, alors que la logique voudrait une simultanéité des travaux. Nous en avons conclu que seules les conditions imposées par le Ministère des Finances exigeaient un choix. Nous préférons, pour notre part, penser que ce silence n'est dû qu'à la hâte dans laquelle un tel projet a été conçu et peut-être à la recherche, par le Gouvernement, d'un prétexte à un débat sur la politique générale d'équipement du pays. Mais, là aussi, l'objectif ne nous paraît pas devoir être atteint car le temps dont nous disposons est si court qu'un tel débat ne saurait s'instaurer sérieusement.

II. — Les prévisions du troisième plan concernant l'aviation civile et commerciale.

Le troisième plan escompte en premier lieu un rapide développement du transport aérien et fait état notamment d'études prévisionnelles selon lesquelles le trafic kilométrique sous pavillon français atteindrait en 1962, deux fois et demi celui de 1955, cet accroissement portant aussi bien sur les réseaux long-courriers que moyen-courriers. Par ailleurs, le plan tient compte de l'apparition du matériel à réaction qui a entraîné une modernisation particulièrement rapide de la flotte française.

Dans ces conditions, nos aérodromes devront être adaptés pour leur permettre de faire face à la fois à un trafic accru et à l'exploitation des nouveaux appareils à réaction. De même, un effort spécial devra être fait en vue d'assurer les aides nécessaires à la navigation aérienne (télécommunications, météorologie, etc.), notamment en ce qui concerne les lignes exploitées avec du matériel à réaction.

Parmi les opérations d'équipement de l'infrastructure, le troisième plan mentionne en premier lieu l'extension de l'aéroport de Paris aussi bien à Orly qu'au Bourget. En effet, si à un moment on avait pu envisager une forte concentration du trafic à Orly, le Bourget ne devant plus faire l'objet que d'opérations d'inves-

tissements secondaires, il apparaît maintenant nécessaire de développer parallèlement les deux aérodromes qui devront se partager un trafic qui atteindra sans doute en 1963, 8 millions de passagers.

Le plan envisage également un important programme de développement des aérodromes d'outre-mer, notamment ceux d'Alger, d'Oran, de Dakar, de Niamey, d'Abidjan, de Douala, de Fort-Lamy, de Brazzaville, de Papeete, de Tontouta (Nouvelle-Calédonie) et de Pointe-à-Pitre.

Du point de vue des études à poursuivre en matière de matériel aéronautique, le troisième plan mentionne en particulier les problèmes relatifs au décollage vertical et le développement de la *Caravelle*.

La réalisation de l'ensemble du programme prévu par le plan impliquerait pour les quatre années 1958 à 1961 les dépenses suivantes :

Aéroport de Paris.....	34 milliards.
Autres dépenses en Métropole...	25 —
Outre-Mer (1)	41 —
Etudes et prototypes.....	26 —
Total	126 milliards.

Au regard de ces prévisions, les 6.685 millions de francs inscrits à la loi de programme suffisent à montrer l'absence d'intérêt pratique de ce texte.

III. — **Examen des opérations prévues par la loi de programme.**

Comme nous l'avons dit, la partie de la loi de programme relative à l'Aviation Civile et Commerciale ne contient que des opérations intéressant les seuls secteurs des aides à la navigation

(1) Cette dépense est fondée sur la répartition des charges telle qu'elle existait en 1957 entre la Métropole, d'une part, l'Afrique du Nord, les départements d'Outre-Mer et les Territoires d'Outre-Mer, d'autre part.

aérienne et de la météorologie. Ces opérations sont indiquées dans le tableau ci-après :

	1960	1961	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Navigation aérienne.			
Métropole :			
Aides radioélectriques à la navigation aérienne. — Radiophares V. O. R., radiobalises, mesureurs de distance (D. M. E.), systèmes d'atterrissage I. L. S., radars de surveillance et radars secondaires	788	570	1.358
Services de télécommunications fixes et mobiles. — Antennes avancées pour liaisons « Air-Sol », radiotélétypes, automatisation dans les bureaux de télécommunications, amélioration et développement de centres émetteurs et récepteurs	492	500	992
Calculateur électronique pour le contrôle de la circulation aérienne	»	300	300
Equipement d'aérodromes secondaires et fourniture de matériels de mesure	150	150	300
Bâtiments techniques et logements de fonction	460	110	570
Balisage lumineux et matériel d'exploitation technique aéroportuaire	50	100	150
Matériels de lutte contre l'incendie	»	260	260
Totaux	1.940	1.990	3.930
Algérie et départements d'outre-mer :			
Aides radioélectriques à la navigation aérienne. — Radiophares V. O. R., mesureurs de distance (D. M. E.), radars de surveillance	240	245	485
Services de télécommunications fixes et mobiles. — Antennes avancées pour liaisons « Air-Sol », radiotélétypes, amélioration et développement de centres émetteurs et récepteurs	295	455	750
Equipement d'aérodromes secondaires et fourniture de matériels de mesure	25	125	150
Bâtiments techniques et logements de fonction	70	70	140
Balisage lumineux et matériel d'exploitation technique aéroportuaire	20	80	100
Matériels de lutte contre l'incendie	»	120	120
Totaux	650	1.095	1.745

	1960	1961	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Météorologie nationale.			
Métropole :			
Protection des avions à réaction	180	»	180
Moyens télémécaniques modernes :			
Transmission des cartes météorologiques par le système du fac-similé	110	80	190
Dispositif électronique pour identification et mise en mémoire des météogrammes	100	»	100
	210	80	290
Bâtiments techniques :			
Aix-en-Provence, Chartres, Tours, Rouen, Belfort, Melun, Abbeville, Bourges	110	130	240
Totaux	500	210	710
Algérie, Sahara :			
Protection des avions à réaction	60	»	60
Moyens télémécaniques modernes :			
Transmission des cartes météorologiques par le système fac-similé	15	20	35
Stations automatiques	25	20	45
	40	40	80
Bâtiments techniques :			
Alger, Touggourt, Amguid, Bidon V	100	60	160
Totaux	200	100	300
RÉCAPITULATION			
Navigation aérienne :			
Métropole	1.940	1.990	3.930
Algérie et départements d'outre-mer	650	1.095	1.745
Météorologie nationale :			
Métropole	500	210	710
Algérie, Sahara	200	100	300
Totaux généraux	3.290	3.395	6.685

Ces différentes opérations dont le détail est donné en annexe appellent les observations suivantes :

1° *Aides radioélectriques à la navigation aérienne, services de télécommunications, calculateur électronique pour le contrôle de la circulation aérienne.*

Ces dépenses qui représentent au total 4.965 millions sont motivées principalement par le développement de la circulation aérienne et surtout par la mise en service d'appareils à réaction qui nécessitent des moyens nouveaux de guidage, en raison de leur vitesse, de leur haute altitude de croisière, et d'une consommation très élevée au voisinage du sol, qui ne leur permet pas les attentes au-dessus des aérodromes.

Il est à remarquer que les radars actuellement utilisés permettent difficilement le repérage des avions à réaction, non seulement en raison de leur vitesse et de leur altitude mais également parce que les échos qu'ils produisent sont beaucoup moins nets que dans les appareils à hélices.

2° *Bâtiments techniques et logements de fonction.*

Les crédits prévus (710 millions) sont destinés d'une part à édifier les bâtiments nécessaires à l'installation de nouveaux matériels d'aide à la navigation aérienne, d'autre part, à assurer le logement de certains agents qui de par leur fonction sont astreints à résider souvent loin de toute agglomération.

3° *Météorologie nationale. Protection des avions à réaction.*

Alors que les appareils à hélice plafonnent le plus souvent aux environs de 6.000 mètres, les appareils à réaction ont une altitude de croisière d'au moins 10.000 mètres. Il est donc nécessaire que les services de la météorologie puissent, à l'avenir, explorer d'une manière systématique les hautes couches de l'atmosphère qui faisaient jusqu'à présent l'objet d'examens moins poussés. Dans ce but, les crédits prévus doivent permettre notamment l'acquisition de radars spéciaux et de télémètres de nuages.

Ces radars spéciaux ne sont pas à poursuite automatique comme ceux qu'utilise la Grande-Bretagne et dont le prix unitaire avoisine 300 millions mais sont fabriqués sous licence en France avec une

méthode plus simple et valent environ 15 millions l'unité. Ils sont destinés à compléter la protection des avions à réaction en déterminant la vitesse du vent autrement qu'avec les théodolites actuellement en fonction et trop imprécis dans leurs indications. Enfin, des visibilimètres complètent cet équipement.

IV — **Les lacunes de la loi de programme.**

A. — Le trafic aérien

La loi de programme ne comprend rien concernant l'infrastructure. Cependant, des quelques renseignements que nous avons pu obtenir, il résulte qu'Air France va mettre en service, de 1959 à 1960, 17 *Boeing 707* intercontinentaux et les sociétés privées 4 ; 20 *Caravelle* vont également être utilisées. Les *Boeing* seront d'abord utilisés sur l'Atlantique Nord puis sur les lignes polaires avec escale à Hambourg comme actuellement, puis ensuite sur les lignes d'Amérique du Sud.

La flotte ancienne comprend soit des *Vickers*, soit des *Constellation*. Elle pourra peut-être être vendue ultérieurement. Les *Super-Constellation* et les *Constellation 1669* seront gardés plus longtemps. Quant aux *D. C. 4*, *D. C. 3* et *Héron* actuellement en service ainsi que les *Bréguet* ils pourront desservir les lignes intérieures, soit à la Communauté, soit à la Métropole et servir à régler le problème du frêt qui doit aller en augmentation sensible, surtout avec la diminution prévue des tarifs.

La mise sur le marché d'appareils trop nombreux risquerait d'entraîner une certaine anarchie et pourrait amener à la constitution de petites sociétés, difficilement viables, qui ne pourraient que nuire à l'ensemble du marché de la navigation aérienne.

A ce sujet, nous rappelons qu'Air-Inter est actuellement en sommeil, sauf sur les lignes saisonnières et sur Paris—Strasbourg, ligne sur laquelle des raisons de prestige et des accords internationaux nous obligent à maintenir une liaison régulière.

B. — Air Union

En ce qui concerne la constitution, toute récente, de cette association, il s'agit pour l'instant d'un accord réduit de répartition de production, de mise en commun des recettes et d'application d'une

politique commerciale commune. Cet accord intéresse la Sabena, la Lufthansa, Al Italia et les Compagnies françaises représentées par Air France. La K. L. M. n'en fait pas partie.

Il est prévu que cet accord fonctionnerait à plein au cours des années 1972 à 1980, au cours desquelles le trafic pourrait atteindre 4,9 fois le trafic actuel.

Le trafic, qui avait sensiblement baissé au début de 1958, et qui, sur les lignes françaises, avait été également affecté par l'arrêt des *Vickers* dû à des incidents techniques, a sérieusement repris à la fin de l'année 1958 pour marquer également une légère récession au premier trimestre 1959, mais le mois de mai a semblé ouvrir des perspectives nouvelles extrêmement favorables.

C. — L'INFRASTRUCTURE

1° *L'Aéroport de Paris.*

D'après les renseignements qui nous ont été fournis, les années 1959 et 1960 sont celles où pourront être enregistrées les plus grosses réalisations.

A Orly, la piste prolongée Est-Ouest sera mise en service en novembre 1959, en même temps que le détournement de la route nationale n° 7. L'aérogare sera terminée en 1960 et les nouveaux hangars de la T. A. I. et de la T. W. A. en avril 1960.

Au Bourget, la piste Nord-Sud actuelle a été portée à 2.700 mètres pour favoriser l'atterrissage et le départ des bi-réacteurs actuellement en service (*Tupolev, Caravelle,* etc.). La construction de la nouvelle piste Est-Ouest de 3.000 mètres qui double la piste actuelle et qui évite l'agglomération sera achevée fin 1959. La construction des annexes du hangar K 1 sera achevée à la même époque.

Le financement est assuré en 1959 à raison de 13 milliards 750 millions sur emprunt et 600 millions par auto-financement. En 1960, le montant des travaux atteindra 10.800 millions dont 10 milliards couverts par emprunt et 800 millions par auto-financement.

La liaison ferroviaire Paris—Orly sera très probablement portée dans les projets gouvernementaux au budget de 1960 *pour mémoire.*

	1960	1961	TOTAL
	(En millions de francs.)		
Météorologie nationale.			
Métropole :			
Protection des avions à réaction	180	»	180
Moyens télémécaniques modernes :			
Transmission des cartes météorologiques par le système du fac-similé	110	80	190
Dispositif électronique pour identification et mise en mémoire des météogrammes	100	»	100
	210	80	290
Bâtiments techniques :			
Aix-en-Provence, Chartres, Tours, Rouen, Belfort, Melun, Abbeville, Bourges	110	130	240
Totaux	500	210	710
Algérie, Sahara :			
Protection des avions à réaction	60	»	60
Moyens télémécaniques modernes :			
Transmission des cartes météorologiques par le système fac-similé	15	20	35
Stations automatiques	25	20	45
	40	40	80
Bâtiments techniques :			
Alger, Touggourt, Amguid, Bidon V	100	60	160
Totaux	200	100	300
RÉCAPITULATION			
Navigation aérienne :			
Métropole	1.940	1.990	3.930
Algérie et départements d'outre-mer	650	1.095	1.745
Météorologie nationale :			
Métropole	500	210	710
Algérie, Sahara	200	100	300
Totaux généraux	3.290	3.395	6.685

Ces différentes opérations dont le détail est donné en annexe appellent les observations suivantes :

1° *Aides radioélectriques à la navigation aérienne, services de télécommunications, calculateur électronique pour le contrôle de la circulation aérienne.*

Ces dépenses qui représentent au total 4.965 millions sont motivées principalement par le développement de la circulation aérienne et surtout par la mise en service d'appareils à réaction qui nécessitent des moyens nouveaux de guidage, en raison de leur vitesse, de leur haute altitude de croisière, et d'une consommation très élevée au voisinage du sol, qui ne leur permet pas les attentes au-dessus des aérodromes.

Il est à remarquer que les radars actuellement utilisés permettent difficilement le repérage des avions à réaction, non seulement en raison de leur vitesse et de leur altitude mais également parce que les échos qu'ils produisent sont beaucoup moins nets que dans les appareils à hélices.

2° *Bâtiments techniques et logements de fonction.*

Les crédits prévus (710 millions) sont destinés d'une part à édifier les bâtiments nécessaires à l'installation de nouveaux matériels d'aide à la navigation aérienne, d'autre part, à assurer le logement de certains agents qui de par leur fonction sont astreints à résider souvent loin de toute agglomération.

3° *Météorologie nationale. Protection des avions à réaction.*

Alors que les appareils à hélice plafonnent le plus souvent aux environs de 6.000 mètres, les appareils à réaction ont une altitude de croisière d'au moins 10.000 mètres. Il est donc nécessaire que les services de la météorologie puissent, à l'avenir, explorer d'une manière systématique les hautes couches de l'atmosphère qui faisaient jusqu'à présent l'objet d'examens moins poussés. Dans ce but, les crédits prévus doivent permettre notamment l'acquisition de radars spéciaux et de télémètres de nuages.

Ces radars spéciaux ne sont pas à poursuite automatique comme ceux qu'utilise la Grande-Bretagne et dont le prix unitaire avoisine 300 millions mais sont fabriqués sous licence en France avec une

2° *Les autres aérodromes métropolitains.*

La piste de Nice peut être portée à 2.650 mètres par un endiguement d'un coût d'environ 450 millions.

En ce qui concerne l'aérodrome de Marseille-Marignane, l'assèchement de l'étang de Vaynes a été abandonné. L'allongement de la piste actuelle de 2.400 mètres à 2.700 mètres pourrait s'effectuer pour une somme d'environ 500 millions.

Il semble, en conséquence, que dans la limite des crédits qui ont déjà été envisagés, on pourrait ne pas procéder à un arbitrage et construire les deux aérodromes dont les objectifs sont très différents et qui, par conséquent, ne peuvent être considérés comme en concurrence.

La longueur de ces pistes serait suffisante pour recevoir à l'atterrissage des quadri-réacteurs et pour prévoir le départ des mêmes appareils, surtout s'ils ne sont pas à pleine charge.

En cas de brouillard ou de conditions météorologiques défavorables sur les aérodromes de Paris, les pistes de dégagement normales sont : Reims, 2.990 mètres ; Tours, 2.500 mètres et Châteauroux, dont la longueur dépasse 3.000 mètres. Il est à noter, à ce sujet, que les compagnies étrangères préfèrent dans bien des cas dérouter leurs avions sur des pays voisins en cas de conditions météorologiques défavorables à Paris.

3° *Les aérodromes d'outre-mer.*

Pour les Etats de la Communauté, la piste de Douala de 2.850 mètres est terminée ; la piste de Dakar de 2.900 mètres est quasi terminée ; la piste d'Abidjan va être portée de 2.200 à 2.700 mètres au début de 1960. La piste de Brazzaville doit être portée dans un avenir plus lointain de 2.300 à 3.300 mètres. Le budget de 1959 a financé des bretelles et des aires de stationnement. L'allongement sera prévu au budget de 1960. La piste de Fort-Lamy qui doit être prolongée de 2.300 mètres à 2.800 mètres sera terminée à la fin de la saison sèche de 1960.

Pour la piste de Pointe-à-Pitre, les travaux sont en cours pour l'amener à 2.850 mètres, mise en service prévue en juillet 1960.

L'aérodrome de Tontouta en Nouvelle-Calédonie doit être porté à 2.400 mètres fin 1959, ce qui semble suffisant compte tenu de ce que les quadri-réacteurs arriveront allégés en carburant à Nouméa et

qu'ils en repartiront pour des étapes assez courtes — 1.500 à 2.000 kilomètres — vers l'Australie.

L'amorce de l'aérodrome de Papeete avec une piste de 3.200 mètres sera certainement prévue au budget de 1960.

Seul semble avoir été laissé de côté l'aérodrome de Tarimonivano à Madagascar.

D. — Les prototypes

Absolument rien n'est prévu dans la loi de programme et cela a appelé un certain nombre d'observations en séance de la Commission des finances.

V. — **Les observations de la Commission des Finances.**

La Commission des finances, après s'être inquiétée de l'indigence de cette loi de programme, a présenté un certain nombre d'observations.

Parlant d'Air-Inter, *M. Brunhes* a recommandé, suivi en cela par l'ensemble de la Commission, de ne pas abandonner les projets de desserte des aérodromes intérieurs mais, au contraire, d'assouplir le système d'Air-Inter pour le rendre viable.

Intervenant sur la même question, *M. Bonnefous* a souhaité, lui aussi, ce développement en harmonie avec la décentralisation industrielle et également en relation avec les impératifs saisonniers de certaines régions de la France.

La Commission des finances souhaite que sur cet important sujet le Ministre fournisse des explications claires.

MM. Roubert et *Raybaud* ont demandé quand sera prolongée la piste de Nice. Ils font observer, soutenus en cela par leurs collègues marseillais, qu'il ne peut y avoir de rivalité entre Nice et Marseille et qu'il faut absolument — et tel est l'avis de l'ensemble de la Commission — poursuivre l'allongement des deux pistes.

M. Bonnefous a souligné combien la vie devient difficile autour des aérodromes et, en particulier, des aérodromes parisiens en raison du bruit de plus en plus intense.

La Commission, sur son intervention, souhaite qu'une harmonisation soit établie entre la politique des aérodromes et celle des grands ensembles qui sont en train de se construire dans des régions suburbaines.

M. Bonnefous a souligné également combien il paraît indispensable de construire l'artère ferroviaire Orly-Orsay seul exutoire rapide pour les passagers des avions qui ont la bonne fortune d'atterrir dans un aérodrome, voisin de la capitale par la distance, mais pas actuellement par la durée du trajet ainsi que pour les employés de l'aérodrome et les populations avoisinantes qui représentent plus de 20.000 personnes, en plus des passagers. Il a contesté la somme de 14.500 millions envisagée par le plan pour la construction de cette liaison et fait observer que 4 milliards pourraient être récupérés par la vente des superstructures de la gare d'Orsay, que la S. N. C. F. devra obligatoirement effectuer des bretelles sur son réseau suburbain, même en l'absence de cette liaison, et que des travaux devront être engagés de toute manière pour l'aérogare d'Orly pour dégager ses abords.

La Commission s'est prononcée à l'unanimité pour demander au Gouvernement d'inscrire la liaison Orly-Orsay au budget de 1960.

M. Marrane a souligné la crise qui sévit dans les usines d'aéronautique et qui entraîne des fermetures d'usines et du chômage.

La Commission estime, à l'unanimité, qu'il s'agit là d'un grave problème et que des éclaircissements seront demandés au Ministre en séance.

M. Malé s'est inquiété de la situation des lignes intérieures d'Algérie qui présentent des caractéristiques encore plus importantes que les lignes métropolitaines en raison des grandes distances à parcourir et du trafic important. Une question sera posée à ce sujet au Ministre sur la desserte des grands centres algériens.

Enfin, *M. Marie-Anne* et *M. Louvel* ont attiré l'attention du Ministre sur la situation lamentable de l'aérodrome de Fort-de-France dont le trafic dépasse 350 appareils par an et qui ne présente que des annexes dans un état déplorable.

*
* *

Compte tenu de toutes ces observations et en s'étonnant vigoureusement de l'indigence de cette loi de programme, la Commission des Finances, à la majorité, à cependant décidé d'en proposer l'adoption au Sénat.

ANNEXE

DETAIL DES OPERATIONS INSCRITES AU PROJET DE LOI DE PROGRAMME

I. — *Aides à la navigation aérienne.*

RECAPITULATION GENERALE
(En millions de francs.)

	MONTANT total.	ECHEANCIER en programme.		ECHEANCIER de paiement.			
		1960	1961	1960	1961	1962	1963
a) *Chapitre 53-90 (Art. 2).*							
Acquisitions	29	14	15	14	15	»	»
Travaux	346	246	100	60	140	146	»
Matériel	2.575	1.170	1.405	400	850	1.025	300
Total (*a*)	2.950	1.430	1.520	474	1.005	1.171	300
Chapitre 53-90 (Art. 3).							
Acquisitions	10	10	»	10	»	»	»
Travaux	560	450	110	100	200	260	»
Matériel	410	50	360	30	200	180	»
Total	980	510	470	140	400	440	»
b) *Chapitre 58-90 (Art. 2).*							
Acquisitions	»	»	»	»	»	»	»
Travaux	110	50	90	40	50	50	»
Matériel	1.245	510	735	200	450	395	200
Total	1.385	560	825	240	500	445	200
Chapitre 58-90 (Art. 3).							
Acquisitions	»	»	»	»	»	»	»
Travaux	140	70	70	40	70	30	»
Matériel	220	20	200	20	100	100	»
Total (*b*)	360	90	270	60	170	130	»
Total *a* + *b*..	5.675	2.590	3.085	914	2.075	2.136	500

Chapitre 53-90 (art 2). — *Télécommunications* (métropole).

(En millions de francs.)

OPERATIONS	MONTANT total.	ECHEANCIER en autorisations de programme.	
		1960	1961
a) *Acquisitions immobilières.*			
Terrain pour 8 radiophares VOR	6	6	»
Terrain pour 8 balises MF dont le déplacement est lié au réaménagement des procédures dans la région parisienne	6	6	»
Terrain pour les 2 antennes avancées supplémentaires prévues pour la couverture VHF/UHF de l'espace supérieur	2	2	»
Terrain pour l'installation éventuelle de VOR, de DNB et de Markers dont le déplacement est lié aux impératifs de la circulation aérienne	15	»	15
Total « Acquisitions immobilières »	29	14	15
b) *Travaux.*			
Travaux d'installation de 5 DME/T	25	»	25
Travaux de génie civil pour les radars de Lyon, Aix/pic des Mouches	100	100	»
Génie civil pour 8 radiophares VOR	80	80	»
Travaux de génie civil pour le déplacement de 8 balises MF de la région parisienne	16	16	»
Agrandissement des antennes avancées existantes et construction de 2 nouvelles antennes avancées	100	50	50
Pose de câbles et travaux annexes pour augmentation de la capacité des terminaux.			
Installation éventuelle de VOR, de DNB et de Markers dont le déplacement est lié aux impératifs de la circulation aérienne.	25	»	25
Total « Travaux »	346	246	100
c) *Matériel.*			
Radars :			
Installation des 3 radars de Paris, Bordeaux, Lyon	60	40	20
Oscilloscopes pour les radars de Bordeaux, Lyon et Aix	180	180	»
Déport hertzien de la vidéo du radar d'Aix/Pic des Mouches vers Marignane et Aix	100	100	»

OPERATIONS	MONTANT total.	ECHEANCIER en autorisations de programme.	
		1960	1961
Radiophares (VOR). — Dispositifs de mesure de distance (DME) :			
Achat de 10 DME (Nice, Montélimar, Istres, Toulouse, Bordeaux, Brest, 4 région parisienne)	200	»	200
Installation de 5 DME avec modification éventuelle des stations VOR correspondantes	25	»	25
Installation de 20 VOR (Montmédy, Bordeaux 2.3.4., Cotentin, Deauville, Cognac, Dinard...)	200	130	70
Radars secondaires :			
Adjonction de radars secondaires aux radars panoramiques de Paris et Aix	100	»	100
Systèmes d'atterrissage ILS :			
Equipement de 6 terrains utilisés par la postale de nuit (Clermont, Pau, Perpignan, Strasbourg, Ajaccio) en localizers d'ILS	180	90	90
Centres de contrôle régional et bureau central de télécommunications (CCR/BCT) Sud-Est :			
Contrôle général, installation téléphonique système Air Sol	100	50	50
Equipement du BCT en système de transmission semi-automatique (au départ et à l'arrivée)	300	150	150
Couverture VHF et UHF :			
Mise en place d'une fréquence VHF et de 2 fréquences UHF supplémentaires dans l'espace supérieur (installation de 2 nouvelles antennes avancées, modification des autres et des terminaux. Acquisitions de matériels émetteurs/récepteurs, achat de matériel de télécommande)	140	140	»
Centres récepteurs de Paris-Grigny :			
Réaménagement	50	50	»
Réalisation d'un réseau de transmission de renseignements météorologiques opérationnels	200	»	200
Equipement de 10 aérodromes secondaires (tours de contrôle ; radio balises de procédure, bureau de transmission). Acquisition des matériels télégraphiques et téléphoniques correspondants	200	100	100
Déplacement de 8 balises pour réaménagement de la région parisienne	40	40	»
CCR Nord. — Automatisation par emploi de calculateurs digitaux avec organes d'entrée et de sortie adaptés. Raccordement au système de défense aérienne	300	»	300
Equipement des principales liaisons radio télétypes en dispositifs automatiques de correction d'erreur (ARQ) (20 liaisons équipées, 5 ensembles à 4 voies)	100	50	50
Equipement ateliers et laboratoires en matériels de mesure	100	50	50
Total matériel	2.575	1.170	1.405
Total $a + b + c$	2.950	1.430	1.520

Chapitre 53-90 (art. 3). — *Circulation aérienne (Métropole).*

(En millions de francs.)

OPERATIONS	MONTANT	ECHEANCIER en autorisations de programme.	
		1960	1961
a) *Acquisitions immobilières.*			
Acquisition terrains pour construction logements de fonction CCR/Sud Aix-en-Provence et Sections de Coordination de la Circulation aérienne générale Doullens-Lyon-Giens-Metz	10	10	»
b) *Travaux.*			
Bâtiment CCR/BCT Sud à Aix-en-Provence	250	220	30
Logements fonction CCR/BCT Paris :			
24 à Athis-Mons	150	150	»
10 à Mennecy	60	60	»
10 CCR/BCT Sud	50	»	50
8 logements Section de Coordination de la Circulation aérienne générale Doullens-Lyon-Giens-Metz	50	20	30
Total « Travaux »	560	450	110
c) *Matériel.*			
Matériels pour le balisage lumineux de piste et d'approche à haute intensité :			
Lyon	20	»	20
Toulouse	20	»	20
Nice (piste seulement)	15	»	15
Aérodromes postaux :			
Rennes	15	15	»
Nantes	15	15	»
Equipement technique (Tours de contrôle, Centres de contrôle régionaux, Informations aéronautiques) :			
Equipement CCR/Sud (pupitre de contrôle, mobilier ..., sauf dispositifs Télécommunications)	25	»	25
Matériels incendie et secours médical :			
13 Véhicules incendie à mousse physique (moyenne puissance). Prix unitaire : 20...	260	»	260
Recherches et études pour amélioration des aides visuelles à l'atterrissage ou pour la dissipation du brouillard	40	20	20
Total « Matériel »	410	50	360
Total $a + b + c$	980	510	470

Chapitre 58-90 (art. 2). — *Télécommunications (Outre-Mer).*

Territoires hors Communauté.

(En millions de francs.)

OPERATIONS	MONTANT	ECHEANCIER en autorisations de programme.	
		1960	1961
a) *Acquisitions immobilières*	»	»	»
b) *Travaux.*			
Couverture VHF et UHF de l'Algérie du Nord. Construction antenne avancée (Oran ou Bône), pose de câbles	50	50	»
Travaux de génie civil pour l'installation de 9 radiophares VOR (5 Sahara, 1 Réunion, 1 Antilles et divers)	90	»	90
Total « Travaux »	140	50	90
c) *Matériel.*			
Radiophares VOR et dispositifs de mesure de distance (D. M. E.) :			
Achat de 1 DME	25	»	25
Achat de 6 VOR et installation de 9 VOR (Sahara, Réunion, Antilles et divers)	170	90	80
Centres de contrôle régionaux (CCR) et bureaux centraux de télécommunications (BCT) :			
Equipement des BCT Alger	75	50	25
Centres émetteurs et centres récepteurs (équipement) :			
Alger et divers	475	175	300
Radar d'Alger (reconditionnement et installation du radar CFTH d'Orly avec déport)	200	100	100
Antennes avancées d'Oran et Bône	50	20	30
Liaisons radiotélétypes RTTY :			
Transformation de liaisons manuelles en liaisons RTTY et équipement des principales liaisons RTTY en dispositifs automatiques de correction d'erreurs	75	25	50
Achat de matériel télétypes	25	25	»
Ateliers et laboratoires (matériels de mesure)	50	25	25
Equipement des aérodromes secondaires (tours de contrôles, bureaux de transmissions, balisages de procédures)	100	»	100
Total « Matériel »	1.245	510	735
Total *b* + *c*	1.385	560	825

Chapitre 58-90 (art. 3). — *Circulation aérienne (Outre-Mer).*

(En millions de francs.)

OPERATIONS	MONTANT	ECHEANCIER en autorisations de programme.	
		1960	1961
a) *Acquisitions immobilières*	»	»	»
b) *Travaux.*			
Logements de fonction hors aérodromes.....	40	20	20
Organisation matérielle de l'Aéronautique civile (exploitation technique)	100	50	50
Total « Travaux ».....	140	70	70
c) *Matériel.*			
Matériels pour le balisage lumineux de piste et d'approche	50	20	30
Véhicules incendie à moyenne puissance.....	100	»	100
Véhicules incendie légers.....	20	»	20
Equipement technique du CCR d'Alger.....	50	»	50
Total « Matériel ».....	220	20	200
Total *b* + *c*.....	360	90	270

II. — *Météorologie.*

Chapitre 53-90/4.

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme. 1960	1961
	(En millions de francs.)	
Ligne b.		
Stations :		
Aix-en-Provence	50	»
Chartres	25	»
Tours	25	»
Rouen	»	25
Belfort	»	25
Millau	»	25
Abbeville	»	22
Bourges	»	22
A répartir	8	10
Total *b*	108	129
Ligne d.		
Radars vent :		
Ajaccio, France II	95	»
Radars panoramiques :		
Lyon, Strasbourg	30	»
Télémètres de nuages :		
Avord, Metz, Toussus, Orléans, Toulouse, Brétigny, Salon, Châteaudun	32	»
Visibilimètres :		
Bâle, Bordeaux, le Bourget, Lyon, Marseille, Nice, Orly, Reims, Tours, Calais, Villacoublay, le Touquet, Dinard	13	»
Fac-similé		
Emetteurs-récepteurs fac-similés	95	75
Filtrage et mémoire électronique en liaison avec la calculatrice	100	»
A répartir	29	6
Total *d*	394	81
Total *b* + *d*	502	210

Chapitre 58-90/4.

OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme. 1960	1961
	(En millions de francs.)	
Ligne b.		
Infrastructure radars (Alger, Oran)	4	»
Stations :		
Touggourt	25	»
Amguid, Bidon V	»	50
Services régionaux :		
Direction Alger	75	»
A répartir	5	4
Total ligne *b*	109	54
Ligne c.		
Radiovent :		
Aoulef	16	»
Radars panoramiques :		
Alger, Oran	32	»
Télémètres de nuages :		
Lartigue	4	»
Stations automatiques :		
Arak, Tab el Bela, Fort Flatters	25	»
Aïn ben Tili, Iniker	»	20
Fac-similé :		
Emission-réception (Algérie-Sahara)	15	20
A répartir	»	3
Total ligne *c*	92	43
Total *b* + *c*	201	97
Total « Météorologie »	703	307
	1.010	

TELECOMMUNICATIONS

Rapporteur spécial : M. Bernard CHOCHOY.

Mesdames, Messieurs,

La partie de la loi de programme intéressant l'Administration des P. T. T. est limitée au seul secteur des Télécommunications ; ni la poste, ni les services financiers n'y figurent donc. Les télécommunications constituent le domaine dans lequel doivent être faits les investissements les plus importants.

Il n'est pas inutile de rappeler que les services des Télécommunications des P. T. T. mettent à la disposition de l'Etat, de la population de la métropole et des départements d'Outre-Mer un ensemble de moyens de transmissions modernes.

Le rapport en vue de l'établissement du troisième plan de modernisation et d'équipement présenté par la Commission des Postes et Télécommunications du Commissariat général au Plan, en avril 1957, a rappelé très opportunément que les services des Télécommunications doivent :

1° *Faire face à l'accroissement continu du trafic téléphonique et du trafic telex.*

A ce jour on estime à *1.000 milliards* le montant des investissements réalisés pour le téléphone qui dessert *2 millions* d'abonnés.

2° *Satisfaire, dans des délais raisonnables, les demandes d'abonnement* dont le nombre croît plus vite que les possibilités de raccordement.

3° *Améliorer la qualité des services fournis aux usagers.*

4° *Augmenter la productivité des services.*

5° *Participer à l'amélioration du bien-être général* en mettant à la portée du plus grand nombre possible de Français les moyens modernes de communication à distance.

6° *Collaborer à la politique sociale et économique des pouvoirs publics* en particulier par l'installation de cabines dans les communes isolées du réseau. Au 1er janvier 1959, il restait, en France, *317 communes* ne disposant d'aucun poste téléphonique.

7° *Contribuer au renforcement des liens et des sentiments* entre les peuples de la Communauté.

8° *Participer au développement des relations avec les pays étrangers,* en particulier ceux de l'Europe occidentale.

*
* *

Il n'est pas exagéré d'affirmer que le téléphone reste avec le logement un des seuls secteurs de l'activité nationale où subsiste encore la pénurie inhérente aux retards accumulés et à la guerre.

Le Gouvernement reconnaît que les demandes d'installations nouvelles sont de l'ordre de *150.000* par an alors que nos possibilités d'installation sont de *120.000*.

La loi de programme nous apporte une quadruple garantie : pour le personnel technique des P. T. T., pour les usagers, pour les services financiers, pour les industriels des télécommunications.

Par ailleurs, il y a lieu de souligner le caractère hautement rentable des investissements dans un secteur qui rapporte déjà à l'Etat plus de *40 milliards* annuellement. Si les *120.000* demandes en instance déclarées étaient satisfaites, il en résulterait une recette supplémentaire de 7 à 8 milliards par an, procurant une marge bénéficiaire nette de l'ordre de 2.500 millions.

Une autre illustration de la rentabilité exceptionnelle des installations téléphoniques nous est fournie par l'exemple du câble sous-marin Marseille-Alger.

L'expérience faite depuis la mise en service de ce câble a permis d'établir le compte suivant :

Recettes annuelles		511.500.000 fr.
Dépenses annuelles :		
Amortissement sur 10 ans.	339.700.000 fr.	381.500.000 fr.
Personnel, entretien, etc..	41.800.000 fr.	
Bénéfice		130.000.000 fr.

*
* *

I. — **Le financement de la loi de programme.**

Le financement de la loi de programme sera assuré :

— en premier lieu par les excédents des recettes sur les dépenses du budget d'exploitation;

— en second lieu par des prêts de la Caisse des dépôts et consignations ou par des emprunts émis dans le public.

Pour l'exercice 1960, il est envisagé d'affecter les *40 milliards* d'excédents prévus au projet de budget à ces opérations.

Votre Commission des finances n'est certes pas opposée à cet autofinancement rendu possible par l'augmentation des taxes postales, télégraphiques et téléphoniques survenue au début de l'année 1959, mais elle ne voudrait pas que cette politique amène le Ministère des finances à refuser systématiquement les propositions nouvelles qui lui seront faites dans le cadre budgétaire sous le prétexte que l'adoption de ces mesures diminuerait d'autant les possibilités de financement de la loi de programme.

Nous pensons qu'il y a d'autres moyens d'assurer ce financement et en particulier les prêts de la Caisse des dépôts et consignations à laquelle, par un récent accord, les P. T. T. peuvent faire appel.

Nous signalons toutefois que les prêts sont consentis par cet établissement au taux de 5 %. Ces capitaux proviennent pour une grande partie des fonds des déposants de la Caisse nationale d'épargne, qui lui sont versés par les P. T. T., fonds représentant un montant de *986 milliards* au 31 mai dernier.

Nous rappellerons également que les avoirs des particuliers aux comptes courants des chèques postaux, s'élevant à *825 milliards* au 31 mai, sont également mis par les P. T. T. à la disposition du Trésor. Celui-ci ne verse au budget annexe qu'un intérêt de 1,5 %. Le Ministre des P. T. T. a proposé que ce taux soit porté à 2,5 % à compter de 1960. Cette décision qui, nous l'espérons, sera acceptée par le Ministère des finances, conditionne le financement de la loi de programme.

*
* *

II. — **La situation actuelle des télécommunications en France.**

L'importance du téléphone dans la vie moderne va sans cesse en croissant, car ce mode de communication est utilisé de plus en plus aussi bien pour les relations commerciales que pour les relations privées.

Or, notre pays a, dans ce domaine, un retard certain comme permet de le constater une comparaison de la densité des postes téléphoniques dans les principaux pays européens (1).

(1) Aux Etats-Unis, la densité est de 36,82 postes téléphoniques par 100 habitants.

Au 1er janvier 1958, le nombre des postes téléphoniques de toute nature (postes principaux et postes secondaires) par 100 habitants était de :

— 32,60 en Suède ;
— 26,84 en Suisse ;
— 14,25 en Grande-Bretagne ;
— 11,88 aux Pays-Bas ;
— 10,96 en Belgique-Luxembourg ;
— 8,75 en Allemagne Fédérale ;
— 7,92 en France ;
— 5,91 en Italie.

Du point de vue du trafic téléphonique, la situation est la même puisque d'après les statistiques de 1955 le nombre de conversations téléphoniques par habitant et par an était d'environ 400 en Suède, 180 en Suisse, 95 aux Pays-Bas, 83 en Grande-Bretagne, 65 en Belgique, 60 en Allemagne de l'Ouest et seulement 54 en France.

Or, le développement du téléphone en France est freiné par l'impossibilité financière dans laquelle s'est trouvée, depuis la guerre, l'administration des P. T. T. de faire face à toutes les demandes de la clientèle. Chaque année, le nombre des installations nouvelles est inférieur à celui des demandes présentées, d'où une accumulation des demandes en instance.

ANNEES	DEMANDES formulées au cours de l'année.	DEMANDES satisfaites au cours de l'année.	DEMANDES en instance au 31 décembre.
1950	38.367	60.056	56.692
1951	91.701	91.549	56.844
1952	81.674	76.668	61.850
1953	85.740	86.026	61.564
1954	102.164	98.682	65.046
1955	128.800	116.584	77.262
1956	128.180	112.529	92.913
1957	130.924	114.370	109.467
1958	127.244	119.556	117.155

La situation est analogue en ce qui concerne les abonnements au service Télex :

ANNEES	NOMBRE d'abonnés télex au 31 décembre.	DEMANDES en instance.
1950	160	92
1951	272	107
1952	331	183
1953	454	214
1954	559	139
1955	724	240
1956	897	455
1957	1.132	344
1958	1.729	266

Or, la France est, en matière de service Télex, particulièrement en retard par rapport aux autres pays européens.

C'est ainsi qu'au 1er janvier 1956 on comptait :

17.200 abonnés au Télex en Allemagne occidentale.
2.800 — — — en Grande-Bretagne.
1.400 — — — aux Pays-Bas.
1.141 — — — en Suisse.
724 — — — en France.

Par ailleurs, au cours de l'année 1955, le trafic des abonnés allemands a été de 321 millions d'unités taxables, alors que celui des abonnés français était inférieur à un demi-million.

*
* *

III. — Les prévisions du troisième plan dans le domaine des télécommunications.

Les chiffres qui précèdent suffisent à illustrer l'insuffisance du développement actuel de nos télécommunications.

Pour remédier à cette situation, l'Administration des P. T. T. avait présenté dans le cadre du troisième plan de modernisation et

d'équipement un programme de développement de ses installations et du réseau de télécommunications.

Selon ce programme, le nombre d'abonnements principaux serait passé de 2.070.000 à 3.015.000; 70 % des abonnés contre 57 % seraient reliés à un central automatique, tandis que le degré d'automatisation du service interurbain passerait de 28 % à 50 %, les réseaux de rattachement des abonnés s'accroîtraient *d'un million* de lignes et le réseau général de transmission devrait être développé par l'installation de nouveaux câbles et faisceaux hertziens.

Enfin, pour assurer les liaisons avec l'Outre-Mer et l'étranger, devraient être posés des câbles téléphoniques sous-marins et mises en service de nouvelles installations radioélectriques.

Ce programme représentait aux prix de septembre 1957 des crédits d'engagement d'un montant total de *363 milliards*.

Toutefois, il n'a pas paru possible aux auteurs du troisième plan de retenir l'intégralité de ces propositions et un étalement des opérations a été décidé, étalement qui aura pour conséquence de ne permettre qu'un taux d'accroissement du trafic téléphonique de 7 % par an au lieu du taux de 10 % initialement prévu ; de ce fait les demandes d'abonnement en instance risquent de continuer à croître.

*
* *

IV. — **Le projet de loi de programme.**

La partie du projet de loi de programme consacrée aux télécommunications prévoit pour les trois années 1960, 1961 et 1962, un montant total d'autorisations d'engagement de *180 milliards*, réparties par tranches annuelles de *60 milliards*.

La plus grande partie des autorisations de programme proposées concerne le téléphone et se répartit en construction de bâtiments, équipement des centraux téléphoniques et aménagement des lignes (établissement de nouvelles lignes interurbaines et équipement des réseaux urbains).

Des opérations de plus faible importance sont prévues pour le développement et la modernisation des services télégraphiques et radiotélégraphiques et pour les services d'études et de laboratoires.

Le tableau ci-après indique la décomposition des autorisations de programme inscrites au projet de loi.

DESIGNATION DES OPERATIONS	TOTAL	MONTANT des programmes.		
		1960	1961	1962
		(En millions de francs.)		
Services téléphoniques :				
Equipement. — Bâtiments.....	26.260	8.580	8.840	8.840
Equipement des bureaux téléphoniques.	58.290	19.530	19.380	19.380
Equipement des lignes interurbaines et aménagement des réseaux urbains....	83.750	27.250	28.250	28.250
Total pour les services téléphoniques	168.300	55.360	56.470	56.470
Services télégraphiques et radioélectriques.	8.900	3.720	2.590	2.590
Services d'études et de recherches des télécommunications	2.800	920	940	940
Totaux	180.000	60.000	60.000	60.000

Le détail des différentes opérations prévues appelle les observations suivantes :

A. — Services téléphoniques

1° *Equipement. — Bâtiments.*

Les engagements afférents à ce chapitre, et qui s'élèvent pour les trois années considérées à 26.260 millions, concernent la construction, l'extension, la surélévation et l'aménagement de très nombreux bâtiments intéressant le service des télécommunications. Ce sont soit des bâtiments mixtes (hôtels des postes, garages) destinés à être utilisés à la fois par le service des télécommunications et d'autres services postaux, soit des bâtiments exclusivement réservés aux télécommunications (centraux téléphoniques, magasins, centres d'amplification, etc.).

Parmi les principales opérations de la première catégorie on peut signaler :

— la construction ou l'aménagement d'hôtels des postes à :

— Aix-en-Provence,
— Amiens.
— Besançon,
— Evreux,
— Chartres,
— Châteauroux,
— Niort,
— Montargis.

Comme bâtiments propres aux services des télécommunications figure notamment la construction de centraux téléphoniques à :

— Paris (Bobillot et Pastourelle),
— Bourges,
— Saint-Brieuc,
— Cholet,
— Saintes,
— Rouen,
— Strasbourg (Broglie).

La répartition des crédits prévus entre ces deux catégories de travaux est la suivante :

Bâtiments mixtes.

AUTORISATIONS de programme.			ECHEANCIERS DES PAYEMENTS					
1960	1961	1962	1960	1961	1962	1963	1964	1965
(En millions de francs.)			(En millions de francs.)					
3.920	»	»	815	1.500	1.500	105	»	»
»	4.080	»	»	810	1.500	1.600	170	»
»	»	4.080	»	»	810	1.500	1.600	170
3.920	4.080	4.080	815	2.310	3.810	3.205	1.770	170

Bâtiments des télécommunications.

AUTORISATIONS de programme.			ECHEANCIERS DES PAYEMENTS					
1960	1961	1962	1960	1961	1962	1963	1964	1965
(En millions de francs.)			(En millions de francs.)					
4.660	»	»	300	1.870	1.710	280	»	»
»	4.760	»	»	700	1.780	1.890	390	»
»	»	4.760	»	»	700	1.780	1.890	390
4.660	4.760	4.760	300	2.570	4.190	3.950	2.280	390

2° *Equipement des bureaux téléphoniques.*

Les travaux prévus portent essentiellement sur les opérations suivantes :

— extension de l'automatique de Paris,
— création de nouveaux centraux automatiques en province,
— extension de certains centraux automatiques de province,
— opérations diverses.

a) Extension de l'automatique de Paris.

Il est prévu pour la région de Paris l'installation de *120.000* lignes nouvelles, par tranches annuelles de *40.000* lignes.

b) Création de nouveaux centraux automatiques en province.

Les nouveaux centraux automatiques de province prévus représentent au total 138.000 lignes et intéressent les réseaux suivants :

Agen, Aix-en-Provence, Angoulême, Annemasse, Arles, Aulnay-sous-Bois, Bergerac, Béthune, Blois, Bourg, Bourges, Castres, Chalon-sur-Saône, Chelles, Cholet, Compiègne, Colmar, Côte d'Azur (zone automatique), Cormeilles-en-Parisis, Creil, Dreux, Eaubonne, Epernay, Lille (2e et 3e tranches), Logelbach, Lourdes, Louviers, Massy, Montbéliard, Montluçon, Munster, Péage-de-Roussillon, Pézenas, Poissy, Ponthierry, Ribeauvillé, Roanne, Saint-Brieuc, Saint-Raphaël, Saintes, Sarcelles, Saumur, Sedan, Sète, Tarbes, Triel, Vence.

c) Extension de centraux automatiques en province.

Les extensions projetées portent sur *132.000* lignes et concernent les réseaux ci-après :

Amiens, Angers, Antibes, Besançon, Béziers, Bordeaux, Cambrai, Cannes, Charleville, Clermont-Ferrand, Epinal, Houilles, Lorient, Lyon et banlieue, Maisons-Laffitte, Marseille, Melun, Metz, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Pau et région de Lacq, Perpignan, Poitiers, Rennes, Rouen, Saint-Dié, Saint-Etienne, Saint-Quentin, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tourcoing, Troyes, Versailles.

3° *Equipement des lignes téléphoniques interurbaines.*

Le montant total des autorisations de programme prévu à ce titre s'élève à 48 milliards pour les trois années considérées.

Les principales opérations prévues sont :

— Pose de câbles coaxiaux en particulier sur les liaisons :
  — Paris-Montluçon, Gannat, Clermont,
  — Cannes-Vidauban,
  — Cannes-Nice,
  — Paris-Beauvais,
  — Revel-Narbonne,
  — Yvetot-Le Havre,
  — Lyon-Saint-Symphorien.

— Etablissement des faisceaux hertziens :
  — Rouen-Caen,
  — Paris-Strasbourg (2e canal téléphonique),
  — Rennes-Brest.

— Mise en câbles souterrains d'artères aériennes existant le long des voies ferrées en cours d'électrification ;

— Equipement de câbles déjà existants.

4° *Aménagement des réseaux urbains.*

Dans cette catégorie, pour laquelle sont prévues des autorisations de programme de 35.750 millions pour la durée de la loi programme, rentrent notamment les travaux d'extension et de modernisation des lignes des réseaux urbains et la pose de câbles suburbains.

B. — Equipement des services télégraphiques et radioélectriques

Sont notamment prévus à ce titre :

— des travaux d'extension des bureaux télégraphiques, d'installation d'autocommutateurs et d'acquisition de téléimprimeurs ;

— la pose de deux câbles sous-marins : Oran-Perpignan et Cannes-Ile Rousse ;

— des équipements en matière de transmission radio.

C. — Equipement des services d'études et de recherches des télécommunications

Le tableau ci-après indique la décomposition, par année, des crédits prévus par la loi de programme entre les différentes opérations envisagées à ce titre.

	AUTORISATIONS de programme.			TOTAL
	1960	1961	1962	
	(En millions de francs.)			
Equipement des laboratoires du service des recherches et des contrôles techniques.....	240	240	240	720
Acquisition et fabrication de prototypes.....	300	300	300	900
Equipement des laboratoires et des stations expérimentales du Centre national d'études des télécommunications.....	280	280	280	840
Contribution de l'Etat aux dépenses de la Société mixte pour le développement de la technique de la commutation dans le domaine des télécommunications.....	100	120	120	340
	920	940	940	2.800

V. — L'automatique rural.

L'équipement en automatique rural a l'avantage essentiel de permettre aux abonnés des campagnes de bénéficier de la permanence du service.

Fin 1953, 235.200 abonnés, soit 14,70 % du total étaient desservis par des autocommutateurs ruraux et 225.100, soit 14,07 %

par des standards ; fin 1958, ces nombres sont devenus respectivement 357.075, soit 17,79 % pour l'automatique rural, et 148.760, soit 7,41 % pour les standards.

Au 1er juin 1959, 387.000 des 501.000 abonnés ruraux, soit plus des trois quarts, bénéficient de ce système : l'équipement en automatique rural des campagnes se poursuit donc. Il est en grande partie financé au moyen des avances remboursables instituées par la loi n° 51-1506 du 31 décembre 1951.

Pour l'ensemble du territoire, à la date du 1er mai 1959, 6,5 milliards de francs ont déjà été versés en vue d'équiper en totalité ou en partie les départements intéressés par la question.

La plupart des départements ayant déjà versé des avances (souscrites par les conseils généraux ou municipaux et les chambres de commerce ou d'agriculture) ont prévu la poursuite du financement de l'automatique rural au moyen de versements annuels jusqu'à l'achèvement complet des travaux.

C'est ainsi que l'équipement des départements suivants : Aisne, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Aube, Aveyron, Charente, Corrèze, Creuse, Ille-et-Vilaine, Indre-et-Loire, Lozère, Meuse, Nièvre, Oise, Saône-et-Loire et Vaucluse est maintenant terminé et que les avances versées permettent d'achever l'équipement des départements suivants : Gironde, Basses-Pyrénées, Bas-Rhin et Sarthe.

Enfin, dans certaines zones (à nombre élevé d'abonnés) de nombreux départements, l'équipement en automatique rural s'accompagne d'installations d'automatique intégral.

La dépense restant à engager pour l'achèvement de l'équipement en automatique rural du territoire peut être évaluée à *15 milliards* environ, non compris les dépenses de main-d'œuvre et de transport de matériel. *Au rythme actuel nos campagnes devront encore attendre 15 ans l'achèvement des travaux.*

Les collectivités locales ont fait, depuis que la loi du 31 décembre 1951 les y a invitées, un très gros effort pour le financement des travaux de l'automatique rural. Les départements ont utilisé à cette fin soit leurs fonds propres, soit les prêts qu'ils ont pu obtenir de la Caisse des dépôts et consignations.

Il ne s'agit là, certes, que d'avances que l'Etat s'engage à rembourser dans un délai maximum de 15 ans et sans intérêts, affectant au remboursement de ces avances le bénéfice tiré des recettes supplémentaires produites par les installations nouvelles. Ce système de financement nous paraît particulièrement discutable, car il n'aboutit, en définitive, qu'à grever lourdement les budgets locaux

en ne différant que de quelques années la prise en charge normale par l'Etat d'une dépense qui lui incombe.

Les restrictions intervenues ces dernières années dans l'octroi de prêts aux collectivités locales n'ont point facilité, malheureusement, le développement souhaitable de l'automatique rural.

Le Ministre des postes, télégraphes et téléphones fait inscrire annuellement au budget un crédit destiné à poursuivre l'équipement rural, et le projet de loi de programme prévoit en particulier, pour chacune des trois années 1960 à 1962, la commande de 5.000 lignes d'automatique rural (400 millions) et 7.000 lignes d'automatique intégral (600 millions), soit au total *1 milliard* par an pour l'automatisation des zones rurales et des plus petites villes. Mais il estime nécessaire, tant que le volume total des crédits consacrés à l'équipement des télécommunications demeure, comme à l'heure actuelle, très inférieur aux besoins réels, d'observer un ordre de priorité lui permettant, en premier lieu, d'assurer les travaux d'extension indispensables pour faire face aux demandes de tous ordres dont il est saisi (accroissement du trafic, raccordement de nouveaux abonnés, etc.). En outre, étant donné que les programmes d'équipement sont financés partie par des ressources provenant de l'emprunt et partie par les excédents de recettes sur les dépenses d'exploitation du budget annexe, l'administration est conduite à affecter aux opérations les plus rentables la plus grande part des crédits mis à sa disposition. Les crédits budgétaires destinés à l'automatique rural (dont l'intérêt est grand, mais la rentabilité faible) se trouvent ainsi limités et ne peuvent constituer qu'un appoint pour l'équipement des départements ayant déjà consenti des avances remboursables.

Pour le moment, hélas, rien ne peut être fait en faveur des départements qui n'ont pu consentir aucune avance.

*
* *

Au cours de la discussion devant votre Commission des finances, *MM. Driant, de Montalembert* et *Kistler* sont intervenus sur la question du financement de l'automatique rural. Il a notamment été demandé que soit mis fin aux errements suivis en la matière par l'administration, errements qui ont placé dans des conditions difficiles certaines collectivités locales auxquelles il aurait été légitime d'apporter un dédommagement.

*
* *

VI. — **Conclusions.**

Ainsi que l'a déclaré M. le Ministre des P. T. T. à l'Assemblée Nationale, ce projet de loi de programme ne doit constituer qu'un minimum que viendront compléter les crédits budgétaires.

Comme nous l'avons souligné, les autorisations de programme qui nous sont demandées ne concernent que les télécommunications. Un effort extrêmement important doit également se poursuivre pour l'équipement des services postaux et leur mécanisation, la motorisation des services de distribution et la mécanisation des services des chèques postaux.

L'exploitation des nouvelles installations mises en service, grâce à la loi de programme, nécessitera des créations d'emplois et l'augmentation des crédits de fonctionnement. Votre Commission des finances souhaite que le Ministère des P. T. T. puisse disposer de tous les moyens indispensables pour assurer au maximum la rentabilité de ses services.

Elle tient enfin à rendre hommage au personnel des P. T. T. pour son dévouement et sa conscience professionnelle. C'est lui qui a contribué, pour la plus large part, à faire de cette administration un modèle que beaucoup de pays étrangers nous envient.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des finances vous propose d'adopter sans modification la partie du présent projet de loi de programme concernant les télécommunications.

ANNEXE

QUESTIONS POSEES AU MINISTRE

La Commission des Finances n'ayant pu entendre M. le Ministre Cornut-Gentille, comme elle l'aurait voulu, a chargé son rapporteur spécial de poser à celui-ci un certain nombre de questions que vous trouverez ci-après avec les réponses qui nous ont été faites.

*
* *

Question n° 1. — Quel est le rôle du Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones dans la Communauté française, plus particulièrement dans le domaine des Télécommunications ?

Réponse.

La Constitution a prévu, au titre XII, article 78, que le domaine de la compétence de la Communauté comprend notamment et sauf accord particulier, l'organisation générale des Télécommunications.

Le problème a été examiné au cours de la réunion du Conseil exécutif des 2 et 3 mars 1959. En conclusion de cette réunion, une décision du 14 avril 1959, émanant du Président de la Communauté et publiée au *Journal officiel* de la République française du 18 avril dernier a établi que l'organisation générale des Télécommunications s'applique à la coordination entre :

D'une part, les réseaux télégraphiques et téléphoniques par fil ou sans fil internes aux Etats ;

D'autre part, les réseaux généraux télégraphiques et téléphoniques par fil ou sans fil assurant les principales relations entre les Etats de la Communauté ainsi qu'entre ces Etats et les pays étrangers.

Il appartient, en vertu de la même décision, au Ministre chargé des affaires communes en matière de télécommunications, de déterminer les modalités de la mise en œuvre de cette coordination.

Les articles 3 et 4 de la même décision ont détaillé la tâche du Ministre chargé des affaires communes, le but étant d'assurer des conditions homogènes d'exploitation des télécommunications.

Le rôle du Ministre dans la Communauté est ainsi strictement déterminé par la décision du 14 avril ; précisons qu'il a été créé un comité spécialisé des transports et télécommunications qui doit réunir à côté des ministres chargés des affaires communes les ministres responsables de ces matières dans les Etats de la Communauté.

*
* *

Question n° 2. — Les besoins d'équipement en matériel de télécommunications de la Communauté française ne risquent-ils pas de provoquer des retards dans l'exécution de la loi de programme ?

Réponse.

L'industrie spécialisée des Télécommunications a la possibilité de satisfaire dans les délais normaux (soit environ vingt-quatre mois en moyenne, à partir de la passation du marché, par exemple, pour un central téléphonique à 3.000 lignes) tous les

besoins d'équipement de la loi de programme, tout en conservant une marge de production lui permettant de satisfaire aux demandes du reste de la Communauté française

1. — Cette industrie connait actuellement une activité réduite. Par rapport à l'année 1957, les crédits de l'Administration des P. T. T. pour l'exercice 1958 ont représenté, en francs courants, une diminution d'activité de 17 p. 100. Même en 1959, le volume physique du matériel commandé a été à peine équivalent à celui de 1957.

2 — D'autre part, l'industrie des Télécommunications, stimulée par l'adoption du deuxième Plan, s'est équipée pour faire face aux commandes qu'elle pouvait raisonnablement espérer à propos du troisième Plan ; cet effort s'est d'ailleurs accompagné d'un commencement de décentralisation.

3. — Pour ce double motif, des licenciements et des réductions d'horaires ont été opérés au cours de la dernière année. Le plein emploi de l'industrie considérée suppose donc des compléments de commandes substantiels provenant de tranches budgétaires annuelles (marge) s'ajoutant au contenu (noyau) de la loi de programme.

*
* *

Question n° 3. — Quels sont les différents types de commutateurs automatiques actuellement en service ?

Réponse.

Les différents types d'autocommutateurs actuellement en service sont :

1° Le *système Strowger* qui est un système à commutateur du type pas à pas, à commande directe, et qui est le plus ancien. Ce système a été installé en France de 1927 à 1931 ; il équipe encore quelques réseaux importants : Lyon, Bordeaux, Rennes. Il y est progressivement remplacé par des systèmes plus modernes. Il n'est plus fabriqué en France. Le matériel récupéré au moment d'une substitution sert à assurer les extensions nécessaires dans certains bureaux du même type de Lyon.

2° Le *système Rotary* premier système à enregistreurs. Ce système est aussi le premier qui ait utilisé des appareils uniquement rotatifs.

Il équipe soit sous la forme 7 A, soit sous la forme 7 B1, plus moderne, le réseau de Paris et de sa banlieue, ceux de Marseille et de Nantes. Le plus ancien central Rotary est celui de Nantes, datant de 1927, suivi par Paris-Carnot, en 1928. La modernisation de ce système, sous la forme 7 B1, a été faite en 1955.

Il est fabriqué en France par les deux Sociétés : Le Matériel téléphonique et la Société des Téléphones Ericsson.

3° Le *système R6* qui présenta successivement diverses formes, mais qui fut toujours un système à commutateurs rotatifs.

Le plus ancien central existant, qui fut aussi le premier de ce modèle, est celui de Troyes (1928).

Ce système, sous la forme avec enregistreur ou sans enregistreur, équipe 60 % des abonnés automatiques de province. Il a fait l'objet de deux normalisations ; la seconde, nommée R6 N2, est la seule qui fasse désormais l'objet de commandes.

Ce système équipe les grands ensembles de Lille, de la Côte d'Azur, de la Côte Basque, de Toulouse, de Strasbourg, etc.

Il est fabriqué par la Compagnie générale de Constructions téléphoniques, la Compagnie industrielle des Téléphones et l'Association des Ouvriers en Instruments de Précision.

4° Le *système L 43* qui utilise le même matériel que le système R6 mais dont les principes d'utilisation sont différents.

Ce système n'a pas tenu ses promesses.

Il n'équipe que des centraux ayant, à l'heure actuelle, une capacité inférieure à 10.000 lignes.

5° Les *systèmes Crossbar :* forme moderne des systèmes « tout à relais ». Ces systèmes sont au nombre de deux : le système CP 400, de la Société de Téléphones Ericsson, dont la première réalisation est celle de Beauvais (1956), et le système Pentaconta, de la Compagnie générale de Constructions téléphoniques, mis en service à Melun en 1955.

Ces systèmes font actuellement l'objet de commandes en cours de réalisation : Douai, Albi, Mazamet, Colmar, pour le Pentaconta ; Tulle, Périgueux, Grasse, pour le CP 400. Ils constitueront désormais l'équipement des futurs réseaux de province.

En résumé, ne seront plus commandés en France, à partir de 1960, que :

— le matériel Rotary 7 B1, pour la région parisienne et les extensions des quelques centraux Rotary de province ;

— le matériel R6, pour les extensions des centraux de province équipés en matériel de ce type ;

— les matériels Crossbar CP 400 et Pentaconta, pour équipement des villes de province qui ne disposent pas encore de l'automatique.

*
* *

Question n° 4. — L'administration des P. T. T. envisage-t-elle la création d'un commutateur spécifiquement français ?

Réponse.

1. — Les systèmes R 6 et L 43 sont spécifiquement français.

Les systèmes Pentaconta et C P 400 utilisent des sélecteurs Crossbar dont l'idée, d'ailleurs ancienne, n'est pas d'origine française. Mais les relais sont purement français ; tout le matériel est fabriqué en France et tous les schémas et dispositifs (autres que les sélecteurs) ont été conçus et brevetés en France. On peut donc affirmer que ces autocommutateurs (très différents des Crossbar étrangers) sont spécifiquement français.

2. — Mais l'évolution de la technique et les progrès récents obtenus dans le domaine des semi-conducteurs, permettent de penser qu'il est possible de réaliser, après un stade d'études et de mises au point qui exigeront un délai raisonnable (d'ailleurs difficile à fixer) un système de commutation téléphonique entièrement électronique (sans relais ni commutateurs rotatifs) qui présenterait de multiples avantages par rapport aux systèmes électromécaniques classiques (même du type Crossbar).

Afin de mettre au point dans les meilleures conditions et les meilleurs délais, un système de ce genre spécifiquement français, l'ordonnance n° 58-812 du 8 septembre 1958 a créé la « Société mixte pour le développement de la technique de la commutation dans le domaine des télécommunications » (SOCOTEL) groupant l'Etat (ministère des finances et ministère des P. T. T.) et les fournisseurs habituels de matériel de commutation téléphonique et télégraphique ; c'est ainsi que la Compagnie industrielle des téléphones (C. I. T.), la société des téléphones Ericsson et l'Association

des ouvriers en instruments de précision (A. O. I. P.) ont participé à la création de la SOCOTEL. On peut penser que les deux grandes autres sociétés de commutation Le Matériel téléphonique (L. M. T.) et la Compagnie générale de constructions téléphoniques (C. G. C. T.), adhèreront prochainement également.

*
* *

Question n° 5. — L'application de la loi de programme permettra-elle une diminution des prestations de service ?

Réponse.

L'évolution à la fois de la technique et des méthodes d'exploitation a déjà entraîné une baisse relative importante des tarifs.

En effet, si l'on compare les tarifs actuels des télécommunications, tels qu'ils résultent de l'augmentation de 25 % du 1er janvier 1959 (dont l'unique but était de procurer des moyens d'autofinancement), à ceux en vigueur en *1920*, on constate par exemple qu'à cette époque les taxes des communications téléphoniques s'échelonnaient de 0,25 F (taxe locale) à 10,50 F (communication interurbaine intérieure à plus de 500 km), alors que les taxes actuelles vont de 0,25 NF (taxe de circonscription) à 4 NF (communication interurbaine à plus de 500 km, en exploitation manuelle).

La diminution des tarifs constatée depuis 1920, à laquelle s'ajoute, en outre, une amélioration considérable de la qualité, de l'étendue et de la durée du service offert aux usagers, est encore plus importante qu'il n'apparaît à la comparaison de ces chiffres.

Il convient, en effet, de remarquer qu'en 1920, la taxe de 0,25, sans considération de durée, s'appliquait uniquement aux communications échangées à l'intérieur d'une même localité, parfois très petite. Aujourd'hui, ce tarif est étendu aux communications de circonscriptions échangées à l'intérieur d'une zone beaucoup plus vaste puisqu'elle couvre en moyenne le territoire de six cantons (où les taxes variaient autrefois de 0,50 à 1,50 par trois minutes) ayant presque toujours une ville importante pour centre.

D'autre part, chaque fois qu'une réduction de tarifs peut être compensée par une diminution équivalente des dépenses, l'administration s'empresse d'effectuer des réaménagements de tarifs. C'est ainsi que la taxe des communications interurbaines à moyenne et à grande distance est diminuée de 25 F (une taxe de base) quand sur une relation donnée on passe de l'exploitation manuelle à l'exploitation entièrement automatique ; de plus, il est en outre alors appliqué une réduction supplémentaire de tarif de 33 % aux communications échangées la nuit de 21 heures à 6 heures, ou les dimanches et jours fériés.

Des dispositions analogues vont être appliquées très prochainement dans le service Télex, maintenant entièrement automatisé. Le projet de décret instituant une réduction de 33 % sur le prix des communications télex du régime intérieur, écoulées entre 20 heures et 7 heures ou le dimanche, est actuellement en instance de signature.

De même, l'administration des P. T. T., soucieuse de stimuler les échanges téléphoniques internationaux, s'est, en accord avec les autres administrations européennes, préoccupée au cours des années de réduire les taxes perçues pour les communications échangées notamment avec les pays européens.

Les réunions internationales tenues à cet effet ont recommandé l'application d'une nouvelle norme de taxation, inférieure à celle antérieurement observée. La prise en considération de cette nouvelle norme doit permettre un alignement des tarifs

européens à un niveau sensiblement réduit. Cependant, les réductions attendues ne peuvent intervenir qu'après la conclusion d'accords particuliers pour chaque relation entre les administrations intéressées.

C'est ainsi que la France a réussi à appliquer des tarifs réduits avec la plupart des pays voisins : Suisse, 1er août 1955 ; Allemagne, Belgique, Pays-Bas, 1er décembre 1956 ; Royaume-Uni, 1er mars 1957 ; Luxembourg, 1er juin 1957. Un accord de principe est intervenu avec l'administration italienne, mais cette dernière n'est pas encore à même de fixer la date de mise en vigueur des nouveaux tarifs. Quant aux relations avec l'Espagne, l'application de tarifs réduits ne pourra être envisagée qu'après la pose du câble coaxial prévu pour 1960 entre Perpignan et Barcelone.

Parallèlement à la réduction des taxes du rayon général, la réglementation concernant les relations de voisinage a subi ou subira des modifications favorables.

Il convient, en outre, de préciser que les tarifs téléphoniques intérieurs français sont dans la moyenne des tarifs européens.

Il ne faut donc pas attendre une diminution générale des tarifs des télécommunications, du fait de la mise en œuvre de la loi de programme. L'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses de première section devra d'ailleurs constituer au cours des années à venir la principale source de financement des investissements, ce qui impose le maintien des tarifs à leur niveau actuel, sauf cas particuliers.

*
* *

Question n° 6. — Quelle sera, par année, la part de crédits consacrée :

a) A l'équipement rural ;

b) A l'équipement de nouvelles régions industrielles en voie de développement ;

c) A l'amélioration de l'équipement de la région parisienne ?

Réponse.

1. — Les tableaux des pages suivantes donnent une analyse succincte des opérations de télécommunications dont le lancement est prévu en 1960, 1961, 1962.

2. — Une deuxième série de tableaux donne par année les programmes d'extension du réseau automatique et des grandes liaisons interurbaines ; cette localisation géographique n'est d'ailleurs qu'indicative, des éléments pouvant intervenir ultérieurement qui pourraient entraîner une revision et une adaptation du programme (importance plus ou moins grande des tranches annuelles budgétaires complémentaires ; retards dans l'achat des terrains ou la construction des bâtiments, etc.).

3. — Il n'est pas donné de localisation géographique des opérations prévues pour les postes d'abonnés (ch. 53-20, art. 2) et les câbles pour les réseaux urbains (ch. 53-22, art. 2) qui, par nature même, sont disséminées sur tout le territoire.

Il est, d'autre part, signalé que les lignes aériennes, pour la desserte des cabines publiques et des abonnés ruraux, sont établies sur des crédits de la première section du budget annexe des P. T. T., donc ne figurant pas dans la loi de programme.

4. — Compte tenu des indications ci-dessus et des chiffres ou listes de travaux figurant dans les tableaux annexés, si l'on considère plus spécialement l'équipement des bureaux téléphoniques (ch. 53-20, art. 1er), qui correspond aux opérations les plus facilement localisables, on peut dire que sur 16,5 milliards environ de crédits (autorisations de programme) annuels, on consacrera :

1 milliard à l'équipement rural ;

9,5 milliards à l'équipement de la province, et principalement dans les régions industrielles en voie de développement ;

6 milliards à l'amélioration de l'équipement de Paris et de la région parisienne.

Chapitre 53-20. — *Equipement des bureaux téléphoniques.*

ARTICLES ET OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme		
	1960	1961	1962
	(En millions de francs.)		
Article 1er. — *Installation des bureaux téléphoniques.*			
Automatique de Paris (40.000 lignes et extension d'organes communs)	4.700	4.700	4.700
Automatiques de province (transformation et extension) (90.000 lignes et extension d'organes communs)	7.200	7.200	7.200
Multiples manuels (200 positions et remplacement de matériel hors d'usage)	400	350	300
Equipement rural :			
Automatique rural (5.000 lignes)	400	400	400
Automatique intégral (7.000 lignes)	600	600	600
Grands interurbains (positions manuelles : 280, 200, 160)	700	500	400
Interurbain automatique	2.730	2.830	2.980
Total article 1er	16.730	16.580	16.580
Article 2. — *Postes d'abonnés et cabines publiques*	2.800	2.800	2.800
Total du chapitre	19.530	19.380	19.380

Chapitre 53-22. — *Equipement des lignes téléphoniques interurbaines et aménagement des réseaux urbains.*

ARTICLES ET OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.		
	1960	1961	1962
	(En millions de francs.)		
Article 1er. — *Lignes interurbaines.*			
Câbles coaxiaux	3.900	2.500	2.400
Câbles régionaux	1.700	1.700	1.700
Faisceaux hertziens	250	900	800
Equipement de câbles existants	7.000	8.500	8.700
Voies de transmission télégraphiques	700	700	700
Mise en câble d'artères aériennes sur V. F. en cours d'électrification	1.950	1.200	1.200
Travaux du fonds routier	500	500	500
Total article 1er	16.000	16.000	16.000
Article 2. — *Aménagement des réseaux urbains.*			
Extension des réseaux urbains	9.500	10.000	10.000
Modernisation des réseaux urbains	1.150	1.650	1.650
Câbles suburbains	600	600	600
Total article 2	11.250	12.250	12.250
Total du chapitre	27.250	28.250	28.250

Chapitre 53-30. — *Equipement des services télégraphiques et radioélectriques.*

ARTICLES ET OPERATIONS	AUTORISATIONS de programme.		
	1960	1961	1962
	(En millions de francs.)		
Article 1er. — *Bureaux télégraphiques.*			
Matériel de commutation ; Travaux d'extension des bureaux télégraphiques ; Autocommutation et Commutation internationale	680	600	395
Téléimprimeurs	650	750	800
Divers (Sources d'énergie, petit matériel)	130	240	265
Total article 1er	1.460	1.590	1.460
Article 3. — *Service des câbles sous-marins.*			
Câble Oran-Perpignan	1.680	»	»
Câble Cannes-Ile Rousse (Corse)	»	»	550
Article 4. — *Services radioélectriques.*			
Equipements radioélectriques et installations accessoires	240	600	300
Equipements terminaux	120	250	130
Services radiomaritimes et liaisons radio sur ondes très courtes	220	150	150
Total article 4	580	1.000	580
Total du chapitre	3.720	2.590	2.590

Chapitre 53-32. — *Equipement des services d'études et de recherches des télécommunications.*

ARTICLES	AUTORISATIONS de programme.		
	1960	1961	1962
	(En millions de francs.)		
Article 1er. — Equipement des laboratoires du service des recherches et du contrôle techniques	240	240	240
Article 2. — Acquisition et fabrication de prototypes	300	300	300
Article 3. — Equipement des laboratoires et des stations expérimentales du Centre national d'études des télécommunications	280	280	280
Article 4. — Contribution de l'Etat aux dépenses de la société mixte pour le développement de la technique de la commutation dans le domaine des télécommunications (laboratoires communs)	100	120	120
Total	920	940	940

DOTATION DE 1960. — DÉTAIL GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

Chapitre 53-20, Art. 1er. — *Equipement des bureaux téléphoniques.*

Automatique de Paris :

40.000 lignes :

Extension d'organes communs ;

Installation d'indicateurs d'acheminement.

Automatique de province :

1° Nouveaux centraux avec installations associées (automatique interurbain et interurbain manuel).

45.000 lignes ;

Eaubonne, Aulnay-sous-Bois, Massy, Angoulême, Tarbes, Lourdes, Sète, Agen, Montbéliard, Dreux, Colmar-Logelbach, Pézenas, Ponthierry, zone automatique de la Côte d'Azur, (Mougins, la Côte Saint-Paul, Nice col de Villefranche), 2e tranche du Groupement de Lille.

2° Extensions :

45.000 lignes avec modernisations et installations d'automatique interurbain.

Houilles, Maisons-Laffitte, Toulouse, Marseille, Lyon, banlieue de Lyon, Nice, Clermont-Ferrand, Pau et région de Lacq, Rouen, Strasbourg, Metz, Angers, Saint-Etienne, Béziers, Lorient, Melun, Saint-Dié, Troyes, Saint-Quentin, Cambrai.

Chapitre 53-22, Art. 1er. — *Lignes interurbaines.*

Opérations principales : 400 km de câbles coaxiaux, 250 km de câbles régionaux :

— câble coaxial Paris—Montluçon—Gannat—Clermont—Cannes—Vidauban (sur autoroute) ;

— câbles liés à l'électrification S. N. C. F. :

Saint-Quentin—Bohain—Aulnoye ;
Crépy—Nanteuil—Verberie ;
Dijon—Langres ;
Dunkerque—Lille, etc.

— faisceaux hertziens : établissement d'un canal téléphonique Rouen—Caen et deuxième canal Paris—Lyon.

*
* *

DOTATION DE 1961. — DÉTAIL GÉOGRAPHIQUE DES OPÉRATIONS

Chapitre 53-20, Art. 1er. — *Equipement des bureaux téléphoniques.*

Automatique de Paris :

40.000 lignes ;

Extension d'organes communs ;

Installation d'indicateurs d'acheminement.

Automatique de province :

1° Nouveaux centraux avec installations associées (automatique interurbain et interurbain manuel) :

48.000 lignes ;

Poissy, Cormeilles-en-Parisis, Saint-Brieuc, Chalon-sur-Saône, Montluçon, Roanne, (remplacement), Annemasse, Blois, Epernay, Royan, Compiègne, Sedan, Vence, groupement de Lille 3e tranche.

2° Extensions :

42.000 lignes avec modernisations et installations d'automatique interurbain.

Versailles, Lyon, Bordeaux, Nantes, Nice, Cannes, Antibes, Saint-Etienne, Nancy, Mulhouse, Perpignan, Orléans, Epinal, Poitiers, Toulon, Tourcoing, Rennes, Charleville.

Chapitre 53-22, Art. 1er. — *Lignes interurbaines.*

Opérations principales : 250 km de câbles coaxiaux et 250 km de câbles régionaux :

— câble coaxial : Cannes—Nice ;
Paris—Beauvais ;
Revel—Narbonne ;
Yvetot—le Havre ;
Lyon—Saint-Symphorien.

— câbles liés à l'électrification S. N. C. F. = 200 km environ.

— faisceaux hertziens : 2e canal téléphonique Paris—Nancy—Strasbourg.

*
* *

Dotation de 1962. — Détail géographique des opérations

Chapitre 53-20, Art. 1er. — *Equipement des bureaux téléphoniques.*

Automatique de Paris :

40.000 lignes ;

Extension d'organes communs ;

Installation d'indicateurs d'acheminement.

Automatique de province :

1° Nouveaux centraux avec installations associées (automatique interurbain et interurbain manuel) :

45.000 lignes ;

Chelles, Sarcelles, Triel, Bourg, Bourges, Aix-en-Provence, Saint-Raphaël, Castres, Béthune, Cholet, Bergerac, Creil, Louviers, Saintes, Saumur, Arles, Péage-de-Roussillon, Munster, Ribeauvillé.

2° Extensions :

45.000 lignes avec modernisations et installations d'automatique interurbain ;

Lyon, Bordeaux, Marseille, Strasbourg, Rouen, Nantes, Amiens, Besançon, Metz, Troyes.

Chapitre 53-22, Art. 1er. — *Lignes interurbaines.*

Opérations principales : 250 km de câbles coaxiaux et 250 km de câbles régionaux :

— câble coaxial : Paris—Dreux—le Mans ;
Toulon—Vidauban.

— câbles liés à l'électrification S. N. C. F. = 200 km environ.

— faisceaux hertziens : deuxième canal téléphonique Rouen—Caen ;
deuxième canal téléphonique Rennes—Nantes.

*
* *

Question n° **7. — Quel est le bilan de l'établissement d'une liaison automatique interurbaine (Paris—Marseille par exemple) ?**

Réponse.

La comptabilité administrative tenue jusqu'ici par l'Administration des P. T. T. ne permet pas d'établir rapidement et avec certitude le bilan d'une liaison individualisée, surtout quand elle est de date aussi récente que Paris—Marseille. Ultérieurement la comptabilité analytique mise en train seulement depuis le 1er janvier 1958 permettra de dégager beaucoup mieux de tels bilans.

Toutefois, les dépenses nécessaires à l'équipement de liaisons interurbaines automatiques ont fait l'objet de plusieurs études, notamment à l'occasion de l'établissement du 3e Plan de Modernisation.

Ces études ont montré que lors de l'extension ou de la transformation (ce qui revient pratiquement au même) d'un central interurbain la dépense d'équipement est du même ordre de grandeur pour l'automatique que pour le manuel.

Même si l'on néglige l'accroissement de trafic qui se produit régulièrement lors du passage de l'interurbain manuel à l'interurbain automatique (accroissement géné-

rateur de nouvelles recettes), la transformation ainsi réalisée entraîne l'économie des traitements des opératrices devenues inutiles, économie qui constitue un bénéfice quasi net puisque les techniciens chargés de l'entretien du nouveau matériel ne sont qu'en nombre infime comparativement au nombre des opératrices libérées.

Au surplus, la dépense d'équipement se trouve rapidement amortie.

Au moment de l'établissement du 3e Plan de Modernisation et d'Equipement (1956), l'étude avait montré qu'au bout de cinq ans l'économie réalisée sur les dépenses de personnel compensait le montant des crédits d'équipement consacrés à la nouvelle installation. En raison de la baisse de prix obtenue sur les nouvelles installations, on peut estimer actuellement que les investissements supplémentaires sont amortis en à peine trois ans pour une liaison ayant ses deux extrémités en province, ce délai étant légèrement augmenté si une des extrémités du circuit aboutit à Paris (en raison de la complication plus grande des équipements).

L'Administration fait d'ailleurs bénéficier les usagers des diminutions de coût ainsi obtenues en réduisant d'une taxe de base le prix de l'unité de conversation lorsqu'on passe de l'exploitation manuelle à l'exploitation entièrement automatique (soit 15 taxes de base au lieu de 16 dans la relation Paris—Marseille). N'ayant plus, d'autre part, de dépenses supplémentaires de personnel à supporter dans l'écoulement du trafic nocturne, elle a, en outre, instauré un tarif de nuit (21 heures à 6 heures) encore plus réduit (10 taxes de base sur Paris—Marseille, soit 250 francs au lieu de 400 francs en trafic manuel).

En fait, c'est l'usager qui reçoit la plus grande part du bénéfice de l'opération.

*
* *

Question n° 8. — **Formation et recrutement des ingénieurs et techniciens des Télécommunications. Concurrence exercée par l'Industrie privée en ce domaine.**

Réponse.

L'Administration des P. T. T. éprouve actuellement de grosses difficultés en ce qui concerne les techniciens des Télécommunications, à quelque niveau de la hiérarchie qu'ils appartiennent.

I. — Contrôleurs des installations électro-mécaniques.

Dans le cadre technique d'exécution, essentiellement composé d'agents techniques (ouvriers des lignes), d'ouvriers d'état, d'agents des installations et de contrôleurs des installations électro-mécaniques, c'est cette dernière catégorie qui constitue le technicien de base.

Le contrôleur des installations électro-mécaniques est recruté par concours ouvert parmi les titulaires de la première partie du baccalauréat (souvent baccalauréat technique) ou d'un diplôme équivalent. Il suit ensuite, à la Direction des Services d'enseignement de l'Administration des P. T. T., un cours dont la durée est de six mois et demi et qui en fait un technicien tout à fait qualifié.

La rémunération de début peut être considérée comme faible, puisque, à Paris, elle est de 46.605 F par mois (traitement net). Elle s'élève avec l'ancienneté pour atteindre, après vingt ans environ de services, un maximum de 83.459 F.

Au contraire, dans l'industrie privée, qui apprécie la valeur de ces techniciens, il leur est offert une rémunération de début qui, compte tenu des heures supplémentaires qu'il est courant d'y effectuer, est supérieure de 50 % environ au traitement de début administratif. De même, lorsqu'une Administration comme la Radio-Télévision française procède, comme actuellement, au recrutement sur titres de techniciens (titres exigés analogues à ceux requis des candidats au concours de contrôleur des installations électro-mécaniques), elle leur offre une rémunération mensuelle de 65.000 F.

Aussi, ne faut-il pas s'étonner des difficultés qu'a l'Administration des P. T. T., non seulement pour recruter ce personnel technique, mais surtout pour le retenir, une fois qu'elle l'a formé. Le nombre de départs de contrôleurs des installations électro-mécaniques pour l'industrie privée a atteint, pour l'ensemble des trois années 1956, 1957, 1958, une moyenne annuelle de plus de 80 unités, soit le septième du nombre total recruté en 1958 (567).

Il est donc indispensable pour la bonne marche du service de rendre leurs débuts dans l'Administration plus intéressants pour les jeunes techniciens des services d'exécution des P. T. T. Mais c'est un problème général intéressant l'ensemble de la fonction publique.

II. — Ingénieurs des Télécommunications.

La situation est au moins aussi alarmante si, après les services d'exécution, on examine le cas des ingénieurs des Télécommunications qui constituent le cadre supérieur de ce service.

Ceux-ci, recrutés statutairement pour les deux tiers parmi les élèves de l'Ecole Polytechnique, admis d'après leur rang de sortie dans un service civil de l'Etat, et pour un tiers après un difficile concours interne, suivent pendant deux ans (après une année préparatoire pour ceux issus du concours interne) l'enseignement de l'Ecole nationale supérieure des Télécommunications.

Cet enseignement est du niveau le plus élevé qui soit en France en matière de télécommunications, si bien que l'Ecole reçoit, en plus des ingénieurs du corps des Télécommunications, des ingénieurs détachés par divers services publics (S. N. C. F., Génie Maritime, Air, etc.) et des officiers des armées de Terre de Mer et de l'Air. Elle reçoit aussi des élèves titulaires français ou étrangers, admis sur titre ou après concours et qui sont si recherchés par l'industrie privée qu'elle leur propose des contrats dès leur entrée à l'Ecole, leur offrant dès ce moment des rémunérations mensuelles de l'ordre de 120.000 F par mois, très supérieures au traitement mensuel de 65.000 F alloué aux ingénieurs-élèves du corps des Télécommunications.

Si l'on songe qu'après sa sortie de l'Ecole, l'ingénieur du corps des Télécommunications débute avec un traitement mensuel qui, à Paris, ne s'élève qu'à 97.298 F par mois, on ne peut qu'être frappé de la disparité entre le secteur privé et le secteur public, disparité qui est d'autant plus pénible pour les ingénieurs des Télécommunications qu'ils n'ont pas, comme leurs camarades des Ponts et Chaussées, le bénéfice de substantielles indemnités provenant d'un « Fonds commun » alimenté par les travaux effectués pour les collectivités publiques et qu'ils ne peuvent espérer être promus ingénieurs en chef qu'avec plusieurs années de retard sur leurs camarades de promotion de l'Ecole Polytechnique appartenant à d'autres corps d'ingénieurs de l'Etat (Mines, Poudres, Manufactures de l'Etat).

Si l'on ajoute que, comme l'ont mis en évidence les travaux de la « Commission d'harmonisation », réunie en 1958 par la direction de la Fonction publique, la disparité existe non seulement avec le secteur privé mais aussi avec le secteur nationalisé (E. D. F., S. N. C. F.), on ne peut s'étonner que l'Administration des P. T. T. voit partir bon nombre d'éléments de haute valeur : 35 ingénieurs ont, en effet, quitté l'Administration des P. T. T. par mise en disponibilité, démission ou détachement, d'octobre 1955 à octobre 1958 (sur un effectif budgétaire voisin de 300).

AMENDEMENTS PROPOSES PAR LA COMMISSION

Votre Commission des finances vous propose les amendements suivants au texte adopté par l'Assemblée Nationale.

Premier amendement.

Article unique.

A l'alinéa 1° de cet article, substituer au chiffre de : 883.400 millions de francs, *le chiffre de :* 860 milliards de francs, *et, en conséquence, à la 2e ligne de cet article, ramener le montant total du programme d'équipement économique général de :* 1.327.785 millions de francs *à* 1.304.385 millions de francs.

Deuxième amendement.

Rédiger comme suit l'intitulé de ce projet de loi :

« *Projet de loi de programme relatif à l'expérimentation de l'énergie atomique et aux industries de base concourant à l'équipement général du pays.* »

*
* *

Compte tenu des amendements ci-dessus, sur lesquels vous serez appelés à vous prononcer au cours de la discussion en séance publique, votre Commission vous propose d'adopter le projet de loi, voté par l'Assemblée Nationale, dont le texte est ainsi conçu :

PROJET DE LOI

Article unique.

Est approuvé un programme d'équipement économique général d'un montant total de 1.327.785 millions de francs.

Ce programme s'applique :

1° A l'énergie électrique à concurrence de 883 milliards 400 millions de francs, pour les opérations d'Electricité de France, de la Compagnie nationale du Rhône, de Charbonnages de France (centrales thermiques minières) et du Commissariat à l'Energie atomique (années 1960, 1961 et 1962) ;

2° Aux transports et communications, à concurrence de 264.385 millions de francs, soit :

Société nationale des chemins de fer français (électrification et matériel roulant neuf) [années 1960, 1961 et 1962], 203.700 millions de francs ;

Travaux publics (ports de commerce et de pêche, voies de navigation intérieure) [années 1960, 1961 et 1962], 54.000 millions de francs ;

Aviation civile et commerciale (navigation aérienne et météorologie) [années 1960 et 1961], 6.685 millions de francs ;

3° Aux télécommunications (années 1960, 1961 et 1962), à concurrence de 180.000 millions de francs.

Nota. — Voir les documents annexés au n° 55 (Assemblée Nationale, 1re législature).

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.